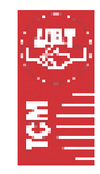
Logística sin Riesgos, Máxima Eficacia

Guía Técnica Preventiva de Buenas Prácticas en Seguridad y Salud Laboral, para las Empresas del Sector de Operadores Logísticos











i

Logística sin Riesgos, Máxima Eficacia

Guía Técnica Preventiva de Buenas Prácticas en Seguridad y Salud Laboral, para las Empresas del Sector de Operadores Logísticos

Depósito Legal V-5027-2007

i

Índice

01.Introducción. Antecedentes

El sector de los Operadores Logísticos en España, es hoy en día, una de las claves para el adecuado desarrollo del tejido económico y empresarial. Esta actividad debe ser considerada como un valor estratégico y un elemento de valor diferencial para las empresas. Lo que entendemos por logística ha sufrido una extraordinaria evolución y trasformación en los últimos años, hasta convertirse en uno de los pilares fundamentales de la economía.

En primer lugar, conviene delimitar las empresas a las que va dirigido el presente estudio, ya que en ocasiones no existe una definición clara de lo que es un Operador Logístico. La organización empresarial LÓGICA, define el operador logístico como "*aquella empresa que diseña, organiza, gestiona y controla los procesos de una o varias fases de la cadena de suministro (aprovisionamiento, transporte, almacenaje, distribución e, incluso ciertas actividades del proceso productivo), utilizando para ello infraestructuras físicas, tecnología y sistemas de información, propios o ajenos".* El operador logístico debe ser interlocutor directo ante sus clientes y responder ante los mismos de los servicios acordados.

01. Introducción. Antecedentes



En el actual marco socioeconómico, las empresas del sector logístico deben afrontar numerosos retos. La creciente competitividad y los fenómenos de globalización que caracterizan el contexto actual exigen a estas empresas respuestas cada vez más eficaces, procesos bien diseñados, y estrategias que les permitan crecer en un mundo en continuo cambio.

Es conveniente que los Operadores Logísticos, adopten estándares de Calidad y de Buenas Prácticas, que les ayuden a mejorar su competitividad. Uno de los pilares de estos estándares de calidad, implica cumplir las medidas necesarias para llevar a la práctica la legislación en materia de Prevención de Riesgos Laborales, así como adoptar otra serie de iniciativas, que les permita afirmar a las empresas, que siguen unas **Buenas Prácticas en materia de Prevención de Riesgos Laborales.**

Este estudio trata de ampliar otro proyecto realizado por la Organización empresarial LÓGICA, que ha preparado un novedoso **Código de Buenas Prácticas**, en el que se establecen trece directrices para mejorar la responsabilidad del sector. En este estudio **LÓGICA**, junto con las **Federaciones Sindicales de Transporte, Comunicación y Mar de UGT y de Transporte y Comunicación de CCOO** y la ejecución de **SGS TECNOS S.A. ,** desarrollan una de las directrices de este **Código de Buenas Prácticas, como es la Prevención de Riesgos Laborales.**

02.Objetivos y Alcance del Estudio

Cualquier actividad industrial o de servicios, tiene asociados una serie de riesgos para todos lo trabajadores de la empresa. Los Operadores Logísticos tienen asociados una serie de riesgos, que deben ser correctamente evaluados, planificados y gestionados.

El presente estudio tiene el **objetivo fundamental de ofrecer a los Operadores Logísticos españoles una Guía de Buenas Prácticas**, en materia de Prevención de Riesgos Laborales, que les permita a estos operadores, implementar, una serie de medidas que les hagan ir "un paso por delante" sobre la legislación que tienen que cumplir sobre Prevención de Riesgos laborales.

De forma paralela al desarrollo de la **Guía de Buenas Prácticas**, se han realizado unos **estudios cualitativos y cuantitativos** sobre el sector de los Operadores Logísticos. Estos estudios nos han dado una visión general de la situación preventiva del sector, de su problemática particular y de las carencias que en estos momentos se tiene.

02. Objetivos y Alcance del Estudio

En el último apartado de este estudio se establecen unas conclusiones generales y recomendaciones, extraídas fundamentalmente de los **estudios cualitativos y cuantitativos,** donde se refleja la situación preventiva del sector así como las directrices que deberían seguir tanto trabajadores, empresarios, Servicios de Prevención Ajenos (en adelante SPA) y Administración para mejorar en materia preventiva.

03.Estudio del Sector en Materia Preventiva

Para llevar a cabo el estudio, se ha seleccionado un amplio abanico de empresas que estarían enmarcadas en la definición de Operador Logístico, dada anteriormente. En cuanto al tamaño de las empresas, se han estudiado tanto grandes multinacionales, como pequeños operadores logísticos.

En cuanto a la actividad, se han intentado estudiar empresas que, dentro del sector logístico, desarrollen actividades con cierta particularidad. A modo de ejemplo, se puede decir que se han analizado empresas que desarrollan su actividad logística en: alimentación, automoción, paquetería en general, frío industrial, distribución de material de impresoras, distribución de libros, etc. **De esta forma se puede afirmar que el estudio es ampliamente representativo del sector.**

Puestos de trabajo con especial peligrosidad

Los puestos de trabajo que en el sector logístico tienen una especialidad peligrosidad, son

aquellos que desempeñan sus funciones en la zona de almacén, es decir: mozos de almacén, jefes de almacén y carretilleros. **Entre estos tres puestos de trabajo suman el 84% de las plantillas del sector**, como se puede apreciar en la gráfica 3 del apartado de estudios cualitativos. Esto indica que un amplio número de trabajadores, están expuestos a riesgos en el sector logístico.

Tipos de organización preventiva elegida

Como norma general se puede afirmar que en las grandes empresas, que están obligadas por ley a tener Servicios de Prevención Propios (en adelante SPP), disponen de los mismos para realizar la prevención, aunque no es inusual que estos SPP, estén faltos de recursos humanos suficientes para poder gestionar el volumen de trabajo que deben desarrollar, de forma satisfactoria.

Por el contrario, en las empresas medianas o pequeñas, la prevención se realiza a través de los Servicios de Prevención Ajenos. Los servicios que ofrecen estos SPA, se ajuntan a lo que marca la ley, pero no siempre cumplen las necesidades de los clientes. En ocasiones, aquellos Operadores Logísticos que tienen interés en cumplir lo que marca la ley en materia preventiva, o incluso en tomar medidas que vayan más haya del estricto cumplimiento de la ley, se encuentran con que los SPA no les dedican el tiempo suficiente, no realizan un adecuado seguimiento de la gestión preventiva o incluso no pueden ofrecer el asesoramiento técnico pertinente.

Grado de implantación de la actividad preventiva en las empresas del sector

Se puede afirmar por la muestra de Operadores Logísticos analizados, que **la implantación de la prevención en el sector es muy amplia**. Solo en un reducido número de pequeñas empresas del sector, se ha descubierto que no se había desarrollado ninguna actuación en materia preventiva.

Si bien la implantación de las actuaciones preventivas es muy amplia, otro aspecto distinto

es la **calidad** de estas actuaciones. En general, en las actuaciones preventivas que desarrollan las empresas, se puede afirmar que **nos encontramos "un poco de todo"**. Hay Operadores que desde la alta dirección, hasta el último trabajador están implicados en la prevención, en sus ámbitos de competencias respectivos, la cual cosa hace que la calidad de la prevención implementada sea la adecuada.

Pero también hay otros Operadores, que bien por desconocimiento, por desgana o porque siguen pensando que no actuar en materia preventiva es más económico para sus empresas, tienen una calidad en materia preventiva baja y **simplemente intentan cumplir con sus obligaciones preventivas de manera formalista y meramente administrativa**.

Problemática del sector de Logística referente a la aplicación de la prevención de riesgos laborales.

Se cumplen ya 12 años de la entrada en vigor de la ley 31/95 de Prevención de Riesgos Laborales. Su aplicación y puesta en práctica se ha ido desarrollando por las empresas españolas, entre ellas las del sector logístico. Pero la aplicación y puesta en práctica no ha estado exenta de determinados problemas para todas las empresas en general, y de determinadas dificultades en particular dentro del sector logístico.

Como indica la *Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012, La rapidez con que se ha incorporado al ordenamiento jurídico español la normativa comunitaria sobre seguridad y salud en el trabajo, así como el elevado número y la complejidad de las normas en materia de prevención de riesgos laborales dificultan su cumplimiento, particularmente por las pequeñas y medianas empresas.* Es decir que las pymes españolas en general, han encontrado más dificultades que las grandes empresas a la hora de aplicar la normativa en prevención. Esta ha sido una dificultad de las pymes españolas en general, entre ellas las del sector logístico.

En la realización de este estudio, nos hemos encontrado con que algunas pymes del sector desconocían cuales eran sus obligaciones en materia preventiva, dejándose recomendar en

este sentido por los SPA contratados, **no obteniendo siempre el asesoramiento adecuado por los mismos**.

Otra dificultad específica a la hora de aplicar la normativa en materia de prevención de riesgos laborales en las empresas del sector, es la coordinación de actividades empresariales. Las empresas logísticas se han encontrado con problemas importantes a la hora de aplicar el Real Decreto 171/2004 en materia de coordinación de actividades empresariales, sobre todo con los conductores autónomos.

Estudio de convenios colectivos.

En la mayor parte de los convenios colectivos analizados, no se hace una mención expresa en ningún artículo a la prevención de riesgos laborales. Se recogen de forma genérica aspectos relacionados con la seguridad y la salud de los trabajadores.

Si que aparecen claramente mencionados el vestuario que se les debe suministrar a lo trabajadores anualmente: camisa, chaqueta, jersey, pantalones, etc. Normalmente se diferencia vestuario para invierno y para verano. En este apartado de los convenios, también se indica los Equipos de Protección Individual (en adelante EPI´s) que se les deben suministrar a lo trabajadores: calzado de seguridad, guantes, ropa de protección frente a lluvia, etc. En aquellos Operadores Logísticos en que existe Comité de Seguridad y Salud, no es de extrañar que la selección de los EPI´s, sea un tema que se trate en estos Comités.

04.Procedimientos de Buenas Prácticas en el Sector Logístico por Puesto de Trabajo

A continuación se refieren las buenas prácticas que se deben seguir en cada uno de los puestos de trabajo más representativos del sector logístico. Los puestos de trabajo son:

- Jefe de almacén
- Mozo de almacén
- Conductor de carretillas elevadoras
- Limpieza de instalaciones
- Conductor: de reparto y/o de ruta
- Personal de oficina (administrativos, financieros, etc)
- Comerciales

También se incluyen, los siguientes puestos de trabajo, **que no se dan en todas las empresas del sector**, pero que por sus peculiaridades y características, merecen ser incluidos.

- Mozo de almacén de frío
- Operario de suministros de automoción
- Mozo de almacén de mercancías peligrosas

Es necesario tener en cuenta por parte las empresas a las que va dirigida la presente guía, que pueden tener más, menos o distintos puestos de trabajo, que los que aparecen en este apartado. Se han elegido los puestos más representativos del sector, así como aquellos que pueden tener riesgos más relevantes.

Se debe considerar que las **Normas que aparecen en esta Guía de Buenas Prácticas**, son normas **genéricas** y que por tanto, quizás, no todas sean de aplicación a los puestos de trabajo que se relacionan. Por el contrario, puede que sea/n de aplicación alguna/s medida/s que no aparecen en esta Guía. Serán las **Evaluaciones de Riesgos Laborales** efectuadas por cada empresa y la posterior **Planificación de la Actividad Preventiva,** las que complementarán y delimitarán las medidas necesarias en cada caso.

Después de las buenas prácticas por puesto de trabajo, se incluye una **descripción de los riesgos más importante por zona de trabajo**. De esta forma empresarios, técnicos y delegados de prevención y trabajadores pueden saber de una forma rápida y sencilla, los riesgos que se pueden encontrar, en función de la zona de la empresa donde se encuentren.

Jefe de Almacén

Riesgo de caída de cargas o de caídas de las propias estanterías, bien por sobrecargar las mismas o bien por el deterioro de su estructura a causa de golpes de las carretillas de elevación y manutención.

Buenas Prácticas

• Realizar revisiones periódicas del estado de la estructura de las estanterías al efecto de garantizar el correcto anclaje a suelo o entre ellas. Además realizar las revisiones pertinentes (ANEXO II) del estado de las estructuras por parte de un técnico especializado y actuar en consecuencia.

• Las placas con que cuentan todas las filas de estanterías advierten de la capacidad de carga de todas ellas. Garantizar que los trabajadores saben interpretar estas placas situadas en la cabecera de cada estantería.

• Prohibir el almacenamiento en aquellas estanterías que presenten defectos (dobleces por golpeos en bastidores, largueros, etc.). Proceder a su sustitución inmediatamente.

• Informar y formar a los trabajadores acerca de la forma segura de utilizar las estanterías. Asegurar que todos los trabajadores implicados en la manipulación de las estanterías han recibido un manual de uso y seguridad del instalador.

• Los palets deben apoyar sobre los largueros de las estanterías a través de los tacos, y no de las tablas inferiores.

• Toda palet, contenedor, etc. en mal estado debe ser inmediatamente reemplazado.

• Las unidades de carga utilizadas no deben sobrepasar los límites perimetrales, altura y peso máximo establecidos en el diseño de la estantería.

• Formar a los trabajadores sobre los lugares específicos para almacenar cada tipo de material, así como de la forma correcta de almacenar el material.

Riesgo de accidentes como atropellos y atrapamientos derivados de la utilización de carretillas de elevación y manutención.

Buenas Prácticas

• Se conservará y mantendrá al día un inventario de todos los equipos de trabajo/máquinas existentes en el centro de trabajo, al objeto de poder garantizar la existencia de resguardos y/o dispositivos de seguridad adecuados en todas aquellas zonas peligrosas de los equipos de trabajo/máquinas que puedan utilizar los trabajadores, de acuerdo con la normativa vigente (en especial la que se refiere acerca de las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo).

• En todo caso, deben respetarse los procedimientos de trabajo indicados por la empresa para la utilización de los diferentes equipos de trabajo/máquinas y velar por su cumplimiento.

• Los trabajadores tienen la obligación de informar por escrito a sus responsables de cualquier defecto de funcionamiento que encuentren en cualquier equipo de trabajo, máxime si se ha producido cuando el trabajador lo estaba manipulando.

• Dotar a los trabajadores de EPI's (equipos de protección individual), adecuados en función de las tareas a realizar en/o con dichos equipos de trabajo (***guantes y calzado de seguridad, etc***).

• Se deberá formar e informar a los trabajadores y garantizar que todas las máquinas para movimiento de cargas disponen del manual de instrucciones en el idioma del usuario así como de las correctas medidas de seguridad.

• La anchura de los pasillos de sentido único de circulación, no debe ser inferior a la anchura del vehículo o de la de la carga, incrementada en 1 metro.

• La anchura de los pasillos de dos sentidos de circulación, no debe ser inferior a dos veces la anchura de los vehículos o cargas incrementado en 1,20 metros.

Riesgo de caídas al mismo nivel, golpes, pisadas sobre objetos, tropiezos, etc.

Buenas Prácticas

• Se debe mantener un correcto estado de orden y limpieza, en todo el almacén, disponiendo para ello de medios, técnicos y humanos que garanticen diariamente unas condiciones mínimas al respecto.

• **Delimitar mediante franjas amarillas o blancas, las zonas de paso y áreas de trabajo, de los lugares donde se ubica y almacena el material.** Deben pintarse/delimitarse los pasillos dispuestos para circulación de máquinas y mantenerse en buen estado, de modo que se garantice una correcta delimitación de las zonas de movimiento de las máquinas (pasillos de circulación). Ello puede requerir del repintado de los pasillos mas transitados periódicamente.



UTILIZAR SIEMPRE CHALECO REFLECTANTE

• Se realizarán revisiones periódicas de puertas, muelles, etc., en definitiva, de la totalidad de las instalaciones a fin de garantizar su correcto estado.

Riesgo de caída a distinto nivel derivado del uso de elementos no adecuados para alcanzar materiales en altura, realizar inventarios de almacén, reparación de luminarias, etc.

Buenas Prácticas

• Se dispondrá de jaulas de seguridad y de plataformas elevadoras, para la realización de este tipo de trabajos.

• Crear procedimientos de trabajo que establezca **la prohibición** de uso de elementos no adecuados como la carretilla elevadora u otros, para alcanzar materiales en altura elevando a una persona en las horquillas directamente o sobre un palet.

• Para cualquier trabajo en altura, de localización superior a los 2 m. con respecto al suelo, se utilizará una escalera manual en buen estado, una cesta de seguridad para carretillas elevadoras en buen estado o una plataforma elevadora.

• Está prohibido elevar a personas con la carretilla elevadora sin utilizar un medio de izado homologado.

Riesgos de contactos eléctricos, directos e indirectos, derivados de las instalaciones generales, uso de equipos o herramientas eléctricas, etc.

Buenas Prácticas

• Establecer revisiones periódicas a cargo de una Entidad Autorizada (Organismo de Control Autorizado), para asegurar el buen estado de los elementos y el correcto funcionamiento de las instalaciones.

• De contar con transformador de alta tensión a baja, debe realizarse una revisión oficial (a llevar a cabo por una OCA) cada tres años. En la instalación de baja tensión (la interior de la nave) debe llevarse a cabo una revisión cada cinco años.

• Mantener las cajas de conexión de la instalación eléctrica y cuadros eléctricos, cerrados y limpios.

• Señalizar correctamente los cuadros eléctricos, indicando el riesgo de contacto eléctrico.

• Asegurar que todos los conductores, elementos y útiles eléctricos están en perfecto estado.

• Asegurar que sólo personal autorizado y formado accede a los sistemas eléctricos de las instalaciones.

• Antes de acceder a una máquina o equipo en tensión desconectar de la red eléctrica.

• Prohibir la manipulación indebida de la instalación eléctrica.

Exposición a temperaturas ambientales extremas (frías en invierno y calurosas en verano)

Buenas Prácticas

• En los meses de verano, se permitirá que los trabajadores tomen descansos cuando sea necesario, en espacios climatizados. Se dispondrá de agua fresca a disposición del personal, o de bebidas frías.

• Proceder a entregar ropa de abrigo a todo el personal. Se recomienda que se entregue la siguiente indumentaria para protegerse contra el frío:

- 2 pantalones para invierno.
- 2 camisas de manga larga.
- 2 jerséis o chaquetas de tejido polar.
- 1 braga de cuello
- 1 gorro de tejido polar
- 1 parka de abrigo antifrío, de material exterior resistente a las rozaduras y cortes.

• Para los carretilleros, los pantalones de invierno serán acolchados (antifrío), y también se les dotará de un par de guantes de tejido polar o similar, de resistencia y durabilidad adecuada.

Existencia de mercancías peligrosas: líquidos corrosivos (ácido de baterías, desatascadotes), bases fuertes, pinturas, disolventes, gases licuados a presión, etc. Posibilidad de vertidos o roturas de envases imprevistas.

Buenas Prácticas

• Estas mercancías se cargan/descargan (manualmente o mediante carretillas elevadoras), se trasladan sobre el muelle o se depositan en el área de almacén general hasta envío a cualquier cliente destinatario final.

• Todo el personal de movimiento de mercancías que pueda entrar en contacto con este tipo de sustancias, deberá estar formado para reconocer las etiquetas de peligrosidad de la mercancía desde el punto de vista del transporte, y las etiquetas de características de la sustancia que el fabricante expone en el envase. Deberá recibir las instrucciones necesarias en cuanto a la forma de actuar en caso de vertido o derrame. (Anexo V)

• Deben existir papeleras o recipientes para la recogida de derrames en el centro de trabajo, exclusivamente para este tipo de productos. Deberían existir recipientes diferenciados para verter sustancias de características similares, sin mezclar nunca, por ejemplo, sustancias inflamables con corrosivas, ni productos alimenticios con sustancias peligrosas.

Riesgo de incendios.

Buenas Prácticas

• Todos los medios de lucha contra incendios (extintores, bocas de Incendio Equipadas, etc) así como salidas de emergencia deben **permanecer accesibles en todo momento**.

• No se depositará frente a estos elementos cargas, palets vacíos, contenedores de desperdicios, máquinas paradas, o ningún otro elemento que no sea fácilmente retirable en caso de necesidad urgente de utilizar los citados medios. Los jefes de almacén del centro de trabajo, serán los responsables de hacer cumplir esta norma de seguridad.

• Si el jefe de almacén tiene alguna responsabilidad dentro del plan de emergencias y evacuación (jefe de emergencia, jefe de intervención, etc) asumirá sus responsabilidades y hará cumplir sus órdenes en caso de que se produzca una emergencia.

Riesgos derivados de la coordinación de actividades empresariales (se han de tener en cuenta todos los riesgos derivados de la coordinación). Se coordinan las actividades empresariales a través del intercambio de documentación con empresas de mantenimiento, autónomos, etc.

Buenas Prácticas

• El jefe de almacén deben asegurar la coordinación de actividades preventivas con las empresas concurrentes en el centro de trabajo, así como con el personal autónomo encargado de las actividades de reparto y recogida, según el RD 171/2004, que desarrolla el art. 24 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales. (ANEXO VI)

• En esa labor de coordinación la empresa también deberá hacer entrega a estas empresas concurrentes de las medidas en caso de emergencia.

Riesgos relacionados con la recarga de las baterías de las carretillas de elevación y manutención.

Buenas Prácticas

• No se permitirán trabajos de corte o soldadura en las inmediaciones de las baterías en recarga. En caso de ser absolutamente necesario, el jefe de almacén no permitirá el inicio de

dichos trabajos hasta haber retirado de la zona de influencia todas las baterías que pudieran quedar expuestas.

• Las eslingas utilizadas para el izado de baterías deberán estar en perfectas condiciones, con un máximo permitido de hebras rotas del 10%. Los ganchos con que cuenten estas eslingas deberán tener los pasadores de seguridad correspondientes para evitar que el gancho se suelte del punto de enganche.

Mozo de Almacén

Riesgo de lesiones dorso-lumbares y sobreesfuerzos al manipular material de peso elevado, o al hacer muchos movimientos repetitivos con cargas poco pesadas (cajas, paquetes, etc.)

Buenas Prácticas

• Hacer respetar en todo momento las normas para manipulación manual de cargas indicadas por la empresa.

• Adoptar **medidas de formación e información** de los trabajadores, sobre la forma correcta de manipular cargas y los riesgos que corren de no hacerlo, teniendo en cuenta una serie de factores de riesgo:

- Esfuerzo físico necesario.
- Características del medio de trabajo (espacio vertical libre, suelo irregular o en desnivel, postura incorrecta, tiempo de permanencia en la misma postura, etc.)
- Factores individuales de riesgo (falta de aptitud física, existencia previa de patología dorsolumbar…)

• El uso de calzado de seguridad y guantes de protección será obligatorio para cualquier trabajo en el área de almacén.

• En cuanto a los guantes de seguridad, los trabajadores deberán usarlos y almacenarlos en un lugar específico una vez terminadas las operaciones para evitar su deterioro.

• La dotación de otros EPIS (p.e. fajas) se decidirá en conjunción con el servicio de Vigilancia de la Salud y siempre de manera individualizada.

• Adoptar las posturas y medidas sobre la forma correcta de manipular cargas:

- Realizar la flexión situándose completamente de frente al punto de recogida o de depósito de la carga. Agacharse doblando las rodillas y no la espalda. Con carga o sin ella **evitar realizar giros laterales de cintura**.
- En caso de tener que realizarse manipulaciones manuales de pesos elevados, se requerirá la ayuda de un compañero para llevarla a cabo.

• Procurar la formación de personal en aspectos de manipulación manual de cargas.

Riesgo de golpes, vuelcos, atropellos, atrapamientos, etc, derivados de la utilización de elementos mecánicos.

Buenas Prácticas

• Cuando se esé trabajando, utilizar siempre chaleco reflectante.

• Existen máquinas para manutención de cargas, carretillas elevadoras y transpaletas eléctricas, circulando por la superficie del almacén. **El mozo de almacén no se acercará a una máquina que esté trabajando**. Si debe acercarse para hablar con el carretillero, primeramente hará que el carretillero perciba sus intenciones a una cierta distancia y cuando haya detenido la máquina podrá acercarse.

• En la medida de lo posible, deben estar señalizados los pasillos o zonas de paso de personal, de las zonas o pasillos de paso de maquinaria.

• No cruzarse por detrás de una máquina en movimiento. Respetar el diseño de tráfico interior de personas a pie y máquinas dispuesto por los responsables de la empresa.

• En carga o descarga de plataformas, el mozo de almacén, esperará en el exterior de la plataforma, sobre el muelle, a la entrada de la máquina en el interior del vehículo, para evitar atropellos o atrapamientos contra los laterales de la caja o el fondo de la misma.

• **No dirigir las maniobras de atraque de los vehículos que llegan al muelle de carga/descarga.** Estará prohibido sacar ninguna parte del cuerpo fuera del límite de los muelles mientras el camión está atracando o abandonando (moviéndose) el muelle.

• **Estará prohibida la utilización de teléfonos móviles personales, llevar puestos auriculares (ni siquiera en un oído) de reproductores de mp3, radio, etc., o elementos similares que aíslen al trabajador de su medio circundante, durante cualquier tipo de tarea a desarrollar en el espacio del almacén**.



• Todo aquel mozo de almacén que tenga autorización por parte de la empresa para utilizar una transpalet eléctrica, deberá haber recibido una formación adecuada desde el punto de vista de los riesgos a los que está expuesto al manejar este tipo de máquina y de las medidas preventivas y de seguridad que debe respetar durante su uso.

• **El conductor de una transpalet eléctrica, al igual que el de una carretilla elevadora o retráctil, debe mirar siempre en el sentido de la marcha. Así, en marcha atrás, deberá girar el cuerpo y mirar hacia atrás, por corto que sea el desplazamiento en este sentido.**

• En la medida de lo posible, los almacenes estarán dotados, de áreas especificas, debidamente señalizadas, para la preparación de los pedidos y el acondicionamiento de las cargas

• No deben realizarse trabajos de confección y separación de cargas (picking) en los pasillos. En caso de que fuera necesario, antes de comenzar los trabajos se señalizará adecuadamente la zona y sus accesos para evitar que se produzcan accidentes.

Carga y descarga de mercancías peligrosas. Aunque no se abran los envases o los palets porque el proceso de producción no lo requiere, puede llegar a haber derrames incontrolados por roturas imprevistas de los envases.

Buenas Prácticas

• En la carga/descarga de mercancías peligrosas, se seguirán las normas de seguridad normales de cualquier carga/descarga, pero teniendo muy presente la peligrosidad intrínseca de las sustancias que se manejan y el riesgo asociado a cualquier fuga o derrame que se produzca.

• Cuando se rompa el envase o contenedor de una sustancia cuya naturaleza o posibles peligros se desconozcan, tanto si se encuentra en estado líquido como sólido (polvo, granulado, etc), antes de tomar contacto con la misma o con el propio envase impregnado por el derrame, se atenderá a las indicaciones de peligro y manipulación que vengan expuestas en la **etiqueta adjuntada en el bulto o palet por el expedidor**, o si se trata de una envase interior dentro de un palet, se leerán las instrucciones de uso expuestas en el propio envase para el consumidor final y se obrará en consecuencia. **También se atenderá a lo que indique la Ficha de Datos de Seguridad. (Anexo V)**

• Se deben utilizar los contenedores especiales para la recogida de vertidos accidentales. Deben utilizarse cuando sea preciso y deshacerse del mismo contactando con un gestor de residuos.

Riesgos relacionados con las cintas transportadas. Atrapamientos, caída de materiales y ruido.

Buenas Prácticas

• Los mandos de parada de emergencia funcionarán correctamente deteniendo la cinta cuando se pulsan. Los mandos golpeados, rotos o deteriorados serán sustituidos. Se señalizará el riesgo de atrapamiento conforme al Real Decreto 485/1997.

• Se prohíbe pasar por encima de la cinta de clasificación o apoyarse, sentarse sobre ella, ni siquiera estando ésta parada, ni en el tramo de movimiento motorizado de rodillos ni en el tramo de rodillos locos.

• Aunque los rodillos motorizados se desengranan dejando de girar cuando encuentran una oposición al movimiento, existen algunos rodillos motrices engranados directamente al motor mediante transmisiones elásticas, que no dejan que el rodillo se desengrane (p. ej. comienzo de la cinta). Por este motivo no estará permitido jugar con los rodillos, pararlos o dejar caer las manos sobre ellos, etc.

• En cualquier actividad a llevar a cabo sobre la cinta transportadora, no se permitirá llevar el pelo largo (deberá estar recogido), llevar mangas largas desabrochadas, llevar cadenas en el cuello u otro tipo de colgantes, o cualquier otro elemento de vestuario que cuelgue del cuerpo del trabajador.

• Cuando se produzcan atascos o amontonamientos en las cintas, estas se deben parar y desbloquear de forma manual. **NUNCA se intentará desbloquear el atasco con la cinta en marcha.**

• Los rodillos se deben engrasar periódicamente para evitar un nivel de ruido excesivo, provocado por el movimiento de los rodillos y/o un mal funcionamiento de los engranajes.

• En la medida de lo posible, evitar pasar por debajo de cintas transportadoras cuando estas discurran en altura, por encima de zonas de trabajo o de paso de vehículos y/o personas.

Riesgo de caída de cargas o de caídas de las propias estanterías, bien por sobrecargar las mismas o bien por el deterioro de su estructura a causa de golpes de las carretillas de elevación y manutención.

Buenas Prácticas

• Esta terminantemente prohibido subirse y/o trepar por las estanterías.

• Se debe comprobar antes de depositar la carga en la estantería, que la misma está capacitada para soportar dicha carga, comprobando la placa de carga de la estantería.

Riesgo de incendios.

Buenas Prácticas

• Todos los medios de lucha contra incendios (extintores, bocas de Incendio Equipadas, etc) así como salidas de emergencia deben permanecer accesibles en todo momento.

• No se depositará frente a estos elementos cargas, palets vacíos, contenedores de desperdicios, máquinas paradas, o ningún otro elemento que no sea fácilmente retirable en caso de necesidad urgente de utilizar los citados medios. Los jefes de almacén del centro de trabajo, serán los responsables de hacer cumplir esta norma de seguridad.

• Si el mozo de almacén tiene alguna responsabilidad dentro del plan de emergencias y evacuación (pertenece al grupo de 1ª intervención, 2ª intervención, grupo de emergencia y/o evacuación) asumirá sus responsabilidades y cumplirá las órdenes que le den el jefe de emergencia y/o jefe de intervención.



NO DIRIGIR MANIOBRA ATRAQUE DE LOS VEHÍCULOS QUE LLEGAN AL MUELLE DE CARGA/DESCARGA

Conductor de Carretillas Elevadores

Riesgo de golpes y/o atropellos con las carretillas elevadoras durante la manutención y traslado de cargas. Existencia de personal a pie por toda la instalación (autónomos, chóferes de ruta, mozos de almacén o personal de oficina)

Buenas Prácticas

• Extremar la precaución en la conducción de carretillas, ya que existen trabajadores transitando a pie en las mismas zonas de circulación. Reforzar la precaución al pasar por esquinas, girar entre estanterías o palets, circular junto a puertas, material almacenado, etc. Tener siempre presente la presencia potencial de peatones en todas las instalaciones, aunque existan zonas de paso de carretillas y peatones perfectamente diferenciadas.

• Mantener las zonas de circulación libres de obstáculos, de forma que no interfieran la circulación de las máquinas.

• Circular siempre con las horquillas bajadas, tanto con carga como en vacío.

• Trasladar el palet completamente pegado al mástil de la carretilla. Si es un palet estrecho, debe llevarse más adelantado, de forma que la punta de las horquillas no sobresalgan por delante de la carga transportada.

• No circular con el palet o contenedor torcido con respecto a las horquillas de la carretilla por el interior de las estanterías.

• Formar a los trabajadores en el empleo de estas máquinas.

• Los trabajadores del área de almacén serán dotados de los equipos de protección individual: calzado de seguridad, guantes de protección y ropa de trabajo de abrigo, etc.

Riesgo de desplome o derrumbe de los objetos almacenados, dada la existencia de almacenamientos mediante estanterías industriales o en apilamiento libre (palet sobre palet) a varias alturas.

Buenas Prácticas

• Apilar de forma estable y segura todo el material del que se dispone en la nave, con especial atención al que se coloca en las estanterías. Los apilamientos libres no deben superar los 5 m de altura.

• Las pilas deben permanecer siempre perfectamente verticales. Si se observase cualquier inclinación, detener la actividad y corregir la inclinación volviendo a colocar en vertical la pila.

• Los palets u otros sistemas de contención que se colocan sobre los largueros de las estanterías deben quedar perfectamente situados sobre estos, de forma que el peso del conjunto se transmita a la estantería a través de los tacos del palet, no a través de las tablas inferiores del palet.

• El palet debe quedar equilibrado entre los dos largueros. Parar la actividad y recolocar correctamente cualquier palet que se detectara torcido o incorrectamente apoyado.

• Desechar cualquier palet o contenedor deteriorado para ubicarlo en la estantería.

• Comunicar al jefe de almacén cualquier defecto o fallo en la estructura de las estanterías (largueros doblados, bastidores golpeados con carretillas, etc). Sustituir los elementos dañados de la misma.

• No variar la altura de los niveles ni eliminar algunos de ellos, tal y como han sido montados por el instalador. Cualquier modificación, deberá ser consultada y realizada por el instalador.

• Las estanterías deben tener en cada frente perfectamente visible el cartel señalizador con las indicaciones técnicas de la estantería (peso máximo por hueco, etc.). Respetar el peso máximo de las estanterías.

• Repartir uniformemente la carga contenida en palets.

• No depositar cargas no previstas para el uso en las estanterías.

• **Forma de cargar los huecos**: cargar primero las cargas de los extremos de cada hueco. La carga central se coloca en último lugar.

• **Forma de cargar los módulos**: seguir orden ascendente para cargar la estantería. Rellenar primero los niveles inferiores antes de depositar cargas en los superiores.

• Dejar espacio entre el palet o contenedor y los bastidores laterales de la estantería y entre los palets o contenedores entre sí.

• No arrastrar la carga sobre los largueros. El palet o contenedor debe entrar o salir del hueco elevada unos 50 mm con respecto a los largueros para no arrastrar.

• No empujar palets o contenedores sobre las estanterías con la carretilla.

• Colocar las cargas en los palets, flejadas o sostenidas de alguna forma que impida que parte o toda carga pueda caerse.

Riesgo de explosión debido al desprendimiento de gases durante la recarga de baterías.

Buenas Prácticas

• Cualquier operación de corte, soldadura o similares, en zonas próximas a la zona de recarga de la batería, deberá ser previamente autorizada. Deberá existir un cartel advirtiendo de esta prohibición.

• Deberá existir un cartel con las medidas de seguridad a guardar en la recarga y sustitución de baterías.

• No se comprobará el grado de llenado de los vasos de electrolito de la batería utilizando un mechero o elemento similar.

• No se depositará sobre una batería en recarga ningún objeto metálico.

• Si el mantenimiento de las baterías se realiza por el personal propio de la empresa, debe dotarse al trabajador/es encargado/s de esta operación del **equipo de protección individual**

necesario para hacerlo con seguridad: pantalla facial antisalpicaduras y guantes de goma antiácido, etc.

Riesgo de golpes y lesiones por caída del material durante las siguientes situaciones:
- Caída de material por almacenamiento irregular.
- Operaciones de carga/descarga de material con la carretilla.
- Durante el transporte de cargas de un lugar a otro dentro las instalaciones de la empresa

Buenas Prácticas

• Asegurar que ninguna persona se sitúe bajo la carretilla en operaciones de estiba o que esté bajo el radio de influencia de la misma en operaciones sobre estanterías o con la carga elevada. ¡**Atención a las personas que se acercan a las carretillas**!

• Detener la máquina y no comenzar el movimiento hasta que se encuentre lejos del radio de influencia de las ruedas u horquillas o de la posible caída de la carga elevada en altura.

• La carga que se tiene que transportar debe estar en perfectas condiciones de estiba, es decir, adecuadamente flejada y/o palatizada.

• Apilar de forma estable y homogénea. En apilado libre, respetar la más estricta verticalidad y el límite de apilamiento en altura de 5 metros. Si se almacenan palets vacíos en el área de almacén, la altura de estas pilas se limitará a 30 palets/pila.

• Asegurar que el vehículo posee las protecciones necesarias frente al riesgo de caída de la carga (cabina protegida, tejadillo protector de parrilla, etc)

• Está prohibido transportar o elevar a personas sobre la carretilla, tanto en las horquillas como en los laterales.

• Sólo se permitirá la elevación de personas con la carretilla cuando se utilicen cestas de seguridad homologada. En cualquier caso, se recomienda utilizar plataformas elevadoras para realizar trabajos en altura.

• Respetar los límites de carga de la carretilla. Leer la placa de características donde se marcan sus límites, en función del peso de la carga, de la distancia y altura de colocación. Si no se respetan estos límites existe el riesgo de vuelco de estas máquinas.

• Situar la carga lo más cerca posible del mástil de la carretilla elevadora. Se circulará, con carga o en vacío, con las horquillas a 15 cm del suelo, y los movimientos durante la elevación de la carga se realizarán muy suavemente.

Riesgo de lesiones y/o aplastamiento por vuelco de la carretilla elevadora durante la circulación y el apilado/desapilado. Riesgo de caída a distinto nivel con la carretilla.

Buenas Prácticas

• **SERÁ OBLIGATORIA LA UTILIZACIÓN DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD DE LA CARRETILLA SIEMPRE QUE SE ESTÉ MANEJANDO**.



• En todo caso, cuando el vuelco sea inminente NO INTENTAR SALTAR DE LA MÁQUINA; SUJETARSE FIRMEMENTE A ELLA Y EN POSICIÓN SENTADO VOLCAR CON ELLA.

• Lo bordes de muelle estarán delimitados mediante pintado de líneas paralelas negras y amarillas.

• Circular a velocidad lenta y prudente, sobre todo al realizar giros o cambios de dirección.

• El pavimento debe mantenerse homogéneo. Avisar a los responsables en caso de mejorar tramos irregulares.

• Antes de que una carretilla entre en una plataforma, el carretillero debe cerciorarse de que la plataforma está calzada.

Riesgo de lesiones dorso-lumbares y sobreesfuerzos al manipular material de peso elevado, o al hacer muchos movimientos repetitivos con cargas poco pesadas o de peso moderado.

Buenas Prácticas

• Adoptar **medidas de formación e información** de los trabajadores, sobre la forma correcta de manipular cargas y los riesgos que corren de no hacerlo, teniendo en cuenta una serie de factores de riesgo:

- Esfuerzo físico necesario.
- Características del medio de trabajo (espacio vertical libre, suelo irregular o en desnivel, postura incorrecta, tiempo de permanencia en la misma postura, etc)
- Factores individuales de riesgo (falta de aptitud física, existencia previa de patología dosolumbar…)

• **El uso de calzado de seguridad y guantes de protección será obligatorio para cualquier trabajo en el área de producción.**

• En cuanto a los guantes de seguridad, los trabajadores deberán usarlos y conservarlos en un lugar específico una vez terminadas las operaciones para evitar que se deterioren.

• La dotación de otros EPIS (p.e. fajas) se decidirá en conjunción con el servicio de Vigilancia de la Salud y siempre de manera individualizada.

• Adoptar las posturas y medidas sobre la forma correcta de manipular cargas:

• PARA REALIZAR MANIPULACIONES DE CARGA: Realizar la flexión situándose completamente de frente al punto de recogida o de depósito de la carga. Agacharse doblando las rodillas y no la espalda. Con carga o sin ella **evitar realizar giros laterales de cintura**.

• Realizar la formación de los carretilleros en aspectos de manipulación manual de cargas.

Riesgo de caída al mismo nivel, tropiezos, etc, debido a la acumulación de palets, cajas y demás materiales, en zonas de paso y/o áreas de trabajo.

Buenas Prácticas

• Mantener un estricto estado de orden y limpieza en todos los puestos de trabajo y en las áreas destinadas a circulación de máquinas.

• Evitar dejar palets, materiales, embalajes, etc., en pasillos, zonas de paso o áreas de trabajo.

• Acumular todo el material fuera de uso, palets, etc, en zonas diferenciadas y específicas.

Riesgo de lesiones en los pies al manipular mercancías, al subir o bajar de la carretilla, etc.

Buenas Prácticas

• Los trabajadores deberán usar calzado de seguridad, de categoría S1, en todos los puestos de trabajo del área de producción.

• El jefe de almacén realizará un seguimiento del correcto uso y mantenimiento de los equipos de protección.

Riesgo de golpes, vuelcos, atropellos, atrapamientos, etc, derivados de la utilización de elementos mecánicos.

Buenas Prácticas

• Formar a aquellos operarios, que vayan a manipular la carretilla elevadora, tanto en los conocimientos básicos respecto a la conducción y manipulación segura de cargas con las mismas, así como de los riesgos que implican dichas actividades. Se realizarán periódicamente formaciones específicas para utilización de máquinas elevadoras.

• Se prohibirá el uso y manipulación indebida de dichos elementos de manutención por parte de personal no formado, en todos los aspectos citados.

• Se recomienda que como máximo cada dos semanas, las **carretillas elevadoras y las transpalets eléctricas pasen un check-list de comprobación de elementos de seguridad**. Debe existir un registro de archivo de estos partes de revisión para cada una de las máquinas de manutención en servicio.



• **No dirigir las maniobras de atraque de los vehículos que atracan en el muelle**. Estará prohibido sacar ninguna parte del cuerpo fuera del límite de los muelles mientras el camión está atracando o abandonando (moviéndose) el muelle.

• **Estará prohibida la utilización de teléfonos móviles personales, llevar puestos auriculares (ni siquiera en un oído) de reproductores de mp3, radio, etc., o elementos similares que aíslen al trabajador de su medio circundante, durante cualquier tipo de tarea a desarrollar en el espacio del almacén**.

Riesgo de caída a distinto nivel, golpes, contusiones, etc. El conductor puede perder el equilibrio al bajar de la carretilla y caer.

Buenas Prácticas

• Extremar las precauciones al subir y bajar de la carretilla elevadora. **Estará prohibido subir o bajar de la carretilla elevadora de un salto**. Se subirá o bajará de la carretilla haciendo uso de todos los elementos al efecto: apoyamanos, apoyapies, etc.

• **Antes de bajar de la carretilla, descender la carga al suelo y detener completamente la máquina**.

• Dotar/sustituir en caso de deterioro de calzado de seguridad con suela antideslizante.

• Formar a los trabajadores sobre la utilización de los equipos de protección individual.

Riesgo de accidentes o problemas de diferente tipo, debido a dificultades de mantenimiento de los equipos de trabajo: carretillas elevadoras, retráctiles, transpalets eléctricas o transpalets manuales.

Buenas Prácticas

• Todo trabajador **deberá comunicar cualquier defecto de funcionamiento** que se ocasione con motivo del desarrollo de su trabajo, en cualquier equipo de trabajo que utilice (carretillas, transpalets, puertas de muelle, etc).

• Asimismo, se deberá comunicar al jefe de almacén, cualquier defecto de funcionamiento que se detecte en dichos equipos de trabajo, aunque no los haya ocasionado el trabajador.
• Cada carretilla elevadora, así como cada transpalet eléctrica, estará asignada a unas personas concretas, en cada turno, de forma que solo esas personas estarán autorizadas para su manejo.

Manipulaciones esporádicas de bidones de gran tamaño, cargas de gran volumen, etc.

Buenas Prácticas

• Cuando no se disponga de medios mecánicos específicos para el movimiento de grandes cargas, bidones, etc, se realizará un estudio previo por parte del personal responsable, sobre la forma más adecuada de realizar la carga/descarga.
• Debe estudiarse la dotación, como parte del equipamiento adicional de las carretillas elevadoras, de dispositivos de manipulación de bidones que acoplar a las carretillas elevadoras, etc.

Riesgo de incendios.

Buenas Prácticas

• Todos los medios de lucha contra incendios (extintores, bocas de Incendio Equipadas, etc) así como salidas de emergencia deben permanecer accesibles en todo momento.
• No se depositará frente a estos elementos cargas, palets vacíos, contenedores de desperdicios, máquinas paradas, o ningún otro elemento que no sea fácilmente retirable en caso de necesidad urgente de utilizar los citados medios. Los jefes de almacén del centro de trabajo, serán los responsables de hacer cumplir esta norma de seguridad.
• Si el conductor de carretilla tiene alguna responsabilidad dentro del plan de emergencias y evacuación (pertenece al grupo de 1ª intervención, 2ª intervención, grupo de emergencia y/o evacuación) asumirá sus responsabilidades y cumplirá las órdenes que le den el jefe de emergencia y/o jefe de intervención.

Limpieza de Instalaciones

Riesgo de atropellos, accidentes provocados por máquinas en movimiento, durante las actividades de limpieza y recogida de desperdicios de la nave.

Buenas Prácticas

• El trabajador de limpieza de nave llevará puesto en todo momento en su actividad sobre nave un **chaleco de alta visibilidad** en buenas condiciones de uso y limpieza. Se le dotará a este trabajador del chaleco, y se garantizará su sustitución cuando pierda sus propiedades por efecto del uso continuado o debido a los ciclos de limpieza necesarios.

• En caso de actividad importante en alguna zona del almacén (por ejemplo la carga de un camión en un muelle) se evitará la realización de tareas de limpieza en esa zona.

• Se estará atento siempre a los movimientos de todas las máquinas de movimiento de materiales.

Limpieza de derrames incontrolados de mercancías corrosivas, cáusticas o de otra peligrosidad, por roturas imprevistas de los envases.

Buenas Prácticas

• Cuando se rompa el envase o contenedor de una sustancia cuya naturaleza o posibles peligros se desconozcan, tanto si se encuentra en estado líquido como sólido (polvo, granulado, etc), antes de tomar contacto con la misma o con el propio envase impregnado por el derrame, se atenderá a las indicaciones de peligro y manipulación que vengan expuestas en la etiqueta adjuntada en el bulto o palet por el expedidor, o si se trata de una envase interior dentro de un palet, se leerán las instrucciones de uso expuestas en el propio envase para el consumidor final y se obrará en consecuencia. (Anexo V)

• Cuando se desconozca el origen de un vertido o derrame (la sustancia de que se trata), se actuará primeramente, tratando de conocer qué tipo de sustancia es (preguntando a los responsables pertinentes que pudieran saberlo). Para recoger vertidos líquidos en superficie, no se empleará serrín como absorbente cuando se trate de sustancias orgánicas, Anexo V

Riesgo de lesiones dorso-lumbares y sobreesfuerzos al manipular material de peso elevado, o al hacer muchos movimientos repetitivos con cargas poco pesadas.

Buenas Prácticas

• Hacer respetar en todo momento las normas para manipulación manual de cargas implantadas en la empresa.

• Adoptar **medidas de formación e información** de los trabajadores, sobre la forma correcta de manipular cargas y los riesgos que corren de no hacerlo, teniendo en cuenta una serie de factores de riesgo:

- Esfuerzo físico necesario.
- Características del medio de trabajo (espacio vertical libre, suelo irregular o en desnivel, postura incorrecta, tiempo de permanencia en la misma postura, etc)
- Factores individuales de riesgo (falta de aptitud física, existencia previa de patología dorsolumbar…)

• **El uso de calzado de seguridad y guantes de protección será obligatorio para cualquier trabajo en el área de producción (también limpieza).**

• En cuanto a los guantes de seguridad, los trabajadores deberán usarlos y almacenarlos en un lugar específico una vez terminadas las operaciones para evitar que puedan deteriorarse.

• La dotación de otros EPIS (p.e. fajas) se decidirá en conjunción con el servicio de Vigilancia de la Salud y siempre de manera individualizada.

• Adoptar las posturas y medidas sobre la forma correcta de manipular cargas:

• PARA REALIZAR MANIPULACIONES DE CARGA: Realizar la flexión situándose completamente de frente al punto de recogida o de depósito de la carga. Agacharse doblando las rodillas y no la espalda. Con carga o sin ella **evitar realizar giros laterales de cintura**.

• Realizar la formación de los carretilleros en aspectos de manipulación manual de cargas.

Riesgo de caída a distinto nivel, al trabajar sobre un muelle o al volcar los contenedores de desperdicios en grandes contenedores.

Buenas Prácticas

•Guardar la debida distancia de seguridad con respecto al borde de los muelles de carga.

• El borde de cada muelle deberá estar delimitado mediante pintado de franjas negras y amarillas a 45º.

• En los volcados de jaulas de desperdicios en contenedores, instalar dispositivos que permitan un vaciado automático de las jaulas.

•Está terminantemente prohibido trepar por el mástil de la carretilla elevadora, ni subirse sobre las horquillas de la carretilla para volcar jaulas o papeleras de desperdicios.

Riesgos derivados de utilización de maquinaria de limpieza.

Buenas Prácticas

• Se debe comprobar periódicamente el buen funcionamiento de la maquinaría de limpieza, antes de su utilización y puesta en marcha.

• Nunca se deberá anular o "puentear" cualquier dispositivo de seguridad de que disponga la maquinaria, ni tampoco retirar las protecciones o resguardos.

• No se llevarán ropas holgadas, pelo suelto, cadenas ni ningún otro elemento que pueda resultar atrapado por la máquina.

• La maquinaria de limpieza debe ir equipada con dispositivos de parada de emergencia que permitan detenerla en condiciones de seguridad.

Conductor de Ruta o Reparto

Caída de personas a distinto nivel: **subida y bajada del camión; escaleras manuales.**

Buenas Prácticas

• Se revisarán las escaleras manuales desechando aquellas que presenten deficiencias que puedan mermar las condiciones de seguridad.

• **NO SALTAR NUNCA DESDE EL REMOLQUE O CABINA AL SUELO**.

• Utilizar siempre los estribos o peldaños y asideros de que dispone el camión para bajar de la cabina. Para bajar desde la plataforma, se descenderá de espaldas, o sentándonos previamente sobre la plataforma, pero nunca dando un salto.

Caída de personas al mismo nivel por restos de material por el suelo en las zonas de carga y descarga del camión (palets vacíos, paquetes, tacos de madera, etc.)

Buenas Prácticas

• Se mantendrá en buen estado de orden y limpieza el lugar de trabajo donde se realicen las tareas de carga y descarga, especialmente si se producen roturas de la mercancía o de los propios palets o elementos de flejado y embalaje.

• Cuando se realicen tareas de carga y descarga en los muelles **se hará uso de calzado de seguridad con puntera reforzada y suela antideslizante, así como de chaleco reflectante.**

Golpes y contactos con elementos móviles: enganche/desenganche del remolque, golpes por desplazamiento del vehículo.

Buenas Prácticas

• Antes de efectuar las maniobras asegurarse siempre de que no hay nadie en las proximidades.

• En el enganche del remolque asegurar siempre que el pasador del remolque queda trabado de la mordaza del plato de enganche.

• Asegurar y comprobar las conexiones antes de iniciar la marcha.

• Una vez realizado el enganche se deben revisar los frenos moviendo el tractor y el remolque unos centímetros para asegurar que el acople es correcto. Este movimiento solo se podrá realizar cuando se haya recibido la autorización expresa para abandonar el muelle de carga (es decir, cuando el responsable de la carga o descarga haya dado su autorización).

• A continuación se debe elevar el extremo frontal del remolque de manera suficiente para dejar espacio libre para moverse.

• Para el desenganche, el conductor se asegurará de que no haya nadie en las proximidades.

• Después se comprobará el espacio libre correspondiente debajo del remolque.

Golpes por manipulación manual de cargas.

Buenas Prácticas

• Las cargas se deberán coger con las palmas y los dedos de las manos para conseguir el máximo agarre. Mantenga las manos limpias en la medida de lo posible. Los pies deben mantenerse separados durante la manipulación de la carga.

• Usar medios auxiliares para la manipulación manual de cargas pesadas o de difícil agarre, como transpalets manuales o eléctricas.

• Para cargas con dificultad, debido a su peso o dimensiones, se pedirá ayuda a otra persona.

Atrapamientos por o entre objetos: apilamientos de palets, traslado de materiales, etc.

Buenas Prácticas

• Asegurar la estabilidad y la base del apilamiento.

• No apilar palets defectuosos o rotos que hagan peligrar la estabilidad del conjunto.

• Es aconsejable el uso de ropa ajustada y mangas ceñidas.

• No utilizar, mientras se acondiciona o asegura la carga, anillos, pulseras, relojes…

Incendios/explosiones.

Buenas Prácticas

• Siempre se repostará con las luces apagadas y el motor parado.

• Se apagará el móvil al entrar a repostar en estaciones de servicio.

• En operaciones de carga o descarga, en el interior de la plataforma o del almacén, de la empresa o de un cliente, estará prohibido fumar.

Riesgo de atropello por carretilla elevadora, u otros vehículos a motor.

Buenas Prácticas

• Utilizar siempre que se descienda del vehículo en carretera el chaleco reflectante.

• Después de atracado el camión para su carga o descarga, se debe asegurar su inmovilización frenándolo correctamente, y colocando calzos en las ruedas.

• En caso de empleo de la carretilla elevadora para la carga o descarga del vehículo, **el conductor deberá estar expresamente autorizado para ello por parte de la empresa**, y respetará las prescripciones de seguridad que rigen para estas máquinas.

• No situarse, ni permitir que nadie se sitúe cerca de la carga levantada, y mucho menos que circule bajo ella.

• En almacenes o lugares de carga y descarga, caminar por las vías destinadas a peatones. No deambule libremente por el área de almacén. Permanezca junto a las puertas del camión en caso de que no realice Vd. mismo la carga o descarga del vehículo.

• Los chóferes de vehículos de ruta, solo podrán estar presentes en la trasera de su vehículo mientras se realiza la carga o descarga de su vehículo. Asimismo, estará prohibido que los chóferes formen corrillos para hablar entre ellos o con los trabajadores de producción, así como que invadan los pasillos de circulación de máquinas. Estas indicaciones se les deberán pasar por escrito a todos ellos.

Accidentes de tráfico.

Buenas Prácticas

• Hacer los descansos necesarios marcados por la legislación (Reglamento 561/2006 del Parlamento Europeo) **ANEXO IV.**



• Respetar el Código de Circulación, en especial las velocidades máximas de cada vía.

• Con inclemencias meteorológicas disminuir la velocidad.

• Evitar el consumo de alcohol. Si toma medicamentos, consulte previamente los posibles efectos sobre la conducción.

• Circule siempre con el cinturón de seguridad abrochado.

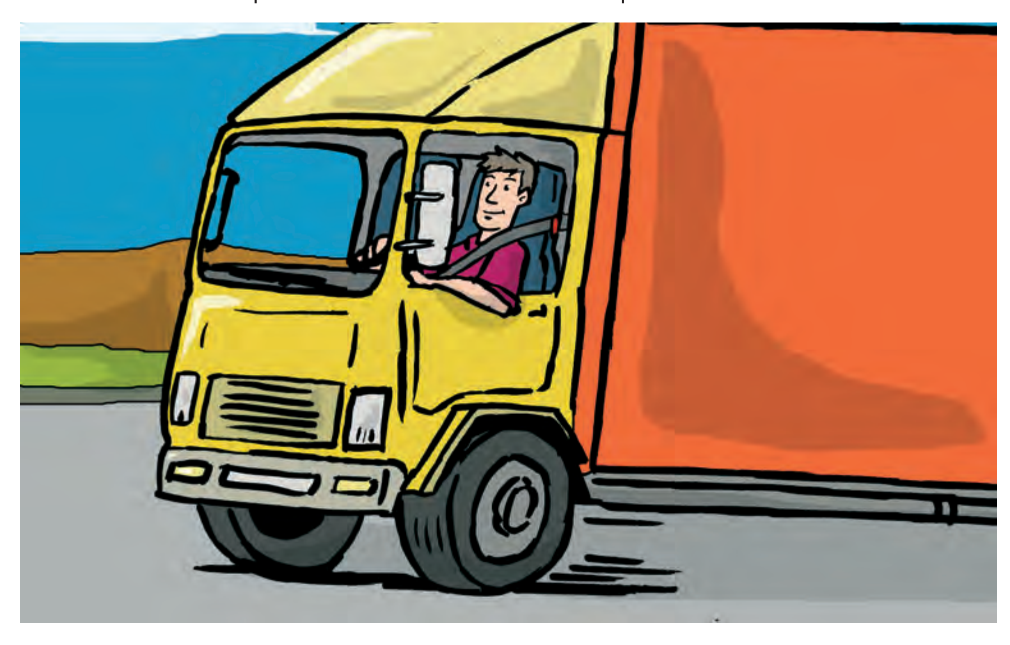
• Si nota sueño, detenga el camión fuera de la vía y descanse el tiempo necesario. En estos casos, no abuse del café o de otros excitantes. Tampoco dirija el chorro de aire directamente a la cara. Al final el sueño aparecerá de golpe.

Dolencias músculo-esqueléticas producidas por la postura adoptada en la realización del trabajo.

Buenas Prácticas

Uso correcto de las posibilidades de regulación del asiento:

- La altura del asiento debe estar ajustada de forma que los pies puedan apoyarse en el suelo y en los pedales.
- Mantener una postura cómoda: la espalda recta o ligeramente inclinada hacia atrás, y el apoyo lumbar regulado a la altura más conveniente.
- El reposacabezas debe quedar lo más cerca posible del cráneo, y la parte superior del mismo debe quedar entre la altura de los ojos y la parte superior del cráneo.
- Realizar descansos periódicos realizando cambios de posturas.



- Respetar el Código de Circulación, en especial las velocidades máximas de cada vía.
- Circular siempre con el cinturón de seguridad abrochado

Personal de Oficina

Riesgo de caída al mismo nivel por falta de orden y limpieza en la oficina.

Buenas Prácticas

- Los lugares de trabajo se deben limpiar periódicamente y siempre que sea necesario para mantenerlos en todo momento en un correcto estado de orden y limpieza.
- La distribución de las zonas de trabajo debe permitir la colocación eficiente y sin riesgos de todos los elementos existentes en la oficina. No dejar objetos en el suelo, en los espacios previstos para el paso.
- Los pasillos, zonas de paso y salidas deben permanecer libres de obstáculos de manera que puedan ser utilizadas de manera segura.
- Aquellos elementos que sean necesarios para el trabajo estarán distribuidos y ordenados de forma que se pueda trabajar cómodamente y así evitar posibles tropiezos.
- Los despachos, salas, pasillos y demás dependencias de las oficinas deben de tener los niveles de iluminación que marca la legislación sobre lugares de trabajo.
- Se recomienda que los pavimentos no sean demasiado resbaladizos.

Riesgo de atropellos o golpes por carretillas elevadoras y máquinas de manutención, al salir al área de producción en el almacén esporádicamente.

Buenas Prácticas

- Seguir los recorridos autorizados por la empresa para circular a pie por el almacén.
- No deambular por la nave leyendo papeles ni de forma despistada. Se debe guardar atención constante al movimiento de carretillas elevadoras. Se debe estar siempre alerta de los movimientos de estas máquinas.
- No cruzarse en el camino de una carretilla mientras se encuentra en movimiento.

• No andar sobre las tablas de los palets vacíos ni sobre paquetes.

• Como norma general, si se ha de obtener alguna información de la mercancía que esté en el muelle, se solicitará dicha información a los jefes del almacén, en vez de salir directamente al muelle.

Riesgos derivados de la utilización de pantallas de visualización de datos. Estos riesgos pueden provocar: contracturas, dolores musculares, molestias oculares, etc.

Buenas Prácticas

Para evitar reflexiones y/o deslumbramientos que dan lugar a posturas inadecuadas delante de la pantalla de un ordenador, es conveniente que se cumpla lo siguiente:

- Ninguna ventana debe encontrarse delante ni detrás de la pantalla.
- Los locales iluminados con luz natural precisan, en todos los casos, un alumbrado artificial complementario. Lo más conveniente es una iluminación difusa, proveniente de fuentes de luz de gran superficie, con una luminancia débil en todas las direcciones.
- Deben existir cortinas o estores móviles en todas las ventanas.

Con respecto a la posición de la pantalla se debe tener en cuenta lo siguiente:

- En ningún caso la distancia a la pantalla será inferior a 40 cm. ni superior a 90.
- La altura deber ser tal, que pueda ser visualizada dentro del espacio comprendido entre la línea de visión horizontal y la trazada a 60º bajo la horizontal.

Las sillas de trabajo deben cumplir lo siguiente:

- Las sillas deben ser regulables en altura y respaldo.
- Los mecanismos de ajuste deben ser fácilmente manejables en posición sentado y construidos a prueba de cambios no intencionados.
- Profundidad del asiento regulable, de tal forma que el usuario pueda utilizar el respaldo sin que el borde del asiento le presione las piernas.
- Se recomienda la utilización de sillas dotadas de 5 apoyos para el suelo.

- Se debe disponer de un reposapiés para aquellas personas que lo soliciten

Los puestos de trabajo que impliquen ***una gran utilización del teléfono(como puede ser el de recepción, facturación, etc)*** deben dotarse de dispositivos manos libres para atención telefónica, de modo que el trabajador/a no deban inclinar el cuello lateralmente para mantener el auricular en la oreja, y tener de esta forma las manos libres para el manejo del teclado.

Se debe impartir a los trabajadores formación sobre los riesgos en oficinas en general, y sobre puestos de pantallas de visualización de datos en particular.

Riesgo de contactos eléctricos indirectos, al operar en equipos sometidos a tensión eléctrica (fotocopiadoras, impresoras, etc).

Buenas Prácticas

• No manipule ni trate de reparar nunca objetos, aparatos o instalaciones eléctricos

• Utilice solamente bases de enchufe y clavijas (macho y hembra) con puesta a tierra.

• Todas las instalaciones deben ser revisadas periódicamente por un especialista y adaptadas a los reglamentos específicos.

• El cuadro eléctrico general debe estar protegido de tal manera que no tenga acceso al mismo el público y el personal ajeno a las tareas de mantenimiento.

• Para desatascar papel en impresoras, fotocopiadoras, etc, desconectar el equipo previamente de la red.

• En caso de percibir funcionamientos anormales en los equipos eléctricos (calentamientos, ruidos con sensación de chisporroteos, etc) desconectar el equipo de la red eléctrica y proceder a avisar a un servicio técnico autorizado. Comunicar al responsable lo sucedido. No volver a trabajar con ese equipo hasta no estar completamente reparado.

• No desconecte nunca ningún aparato o instalación eléctrica tirando del cable.

Riesgo de incendios.

Buenas Prácticas

- Todos los medios de lucha contra incendios (extintores, bocas de Incendio Equipadas, etc) así como salidas de emergencia deben permanecer accesibles en todo momento.
- El personal administrativo deberá conocer el plan de emergencias y evacuación. Si tiene alguna responsabilidad dentro de este plan (pertenece al grupo de 1ª intervención, 2ª intervención, grupo de emergencia y/o evacuación) asumirá sus responsabilidades y cumplirá las órdenes que le den el jefe de emergencia y/o jefe de intervención.



Comerciales

Accidentes de tráfico.

Buenas Prácticas

- Respetar el Código de Circulación, en especial las velocidades máximas de cada vía.
- Con inclemencias meteorológicas disminuir la velocidad.
- Evitar el consumo de alcohol. Si toma medicamentos, consulte previamente los posibles efectos sobre la conducción.
- Circule siempre con el cinturón de seguridad abrochado.

Riesgo de caída al mismo nivel por falta de orden y limpieza en la oficina.

Buenas Prácticas

- Los lugares de trabajo se deben limpiar periódicamente y siempre que sea necesario para mantenerlos en todo momento en un correcto estado de orden y limpieza.
- La distribución de las zonas de trabajo debe permitir la colocación eficiente y sin riesgos de todos los elementos existentes en la oficina.
- Los pasillos, zonas de paso y salidas deben permanecer libres de obstáculos de manera que puedan ser utilizadas de manera segura.
- Aquellos elementos que sean necesarios para el trabajo estarán distribuidos y ordenados de forma que se pueda trabajar cómodamente y así evitar posibles tropiezos.
- Los despachos, salas, pasillos y demás dependencias de las oficinas deben de tener los niveles de iluminación que marca la legislación sobre lugares de trabajo.

Riesgos derivados de la utilización de pantallas de visualización de datos. Estos riesgos pueden provocar: contracturas, dolores musculares, molestias oculares, etc.

Buenas Prácticas

• Para evitar reflexiones y/o deslumbramientos que dan lugar a posturas inadecuadas delante de la pantalla de un ordenador, es conveniente que se cumpla lo siguiente:

- Ninguna ventana debe encontrarse delante ni detrás de la pantalla.
- Los locales iluminados con luz natural precisan, en todos los casos, un alumbrado artificial complementario. Lo más conveniente es una iluminación difusa, proveniente de fuentes de luz de gran superficie, con una luminancia débil en todas las direcciones.
- Deben existir cortinas o estores móviles en todas las ventanas.

• Con respecto a la posición de la pantalla se debe tener en cuenta lo siguiente:

- En ningún caso la distancia a la pantalla será inferior a 40 cm. ni superior a 90.
- La altura deber ser tal, que pueda ser visualizada dentro del espacio comprendido entre lalínea de visión horizontal y la trazada a 60º bajo la horizontal.

• Las sillas de trabajo deben cumplir lo siguiente:

- Las sillas deben ser regulables en altura y respaldo.
- Los mecanismos de ajuste deben ser fácilmente manejables en posición sentado y construidos a prueba de cambios no intencionados.
- Profundidad del asiento regulable, de tal forma que el usuario pueda utilizar el respaldo sin que el borde del asiento le presione las piernas.
- Se recomienda la utilización de sillas dotadas de 5 apoyos para el suelo.
- Se debe disponer de un reposapiés para aquellas personas que lo soliciten

• Los puestos de trabajo que impliquen ***una gran utilización del teléfono(como puede ser el de recepción, facturación, etc)*** deben dotarse de dispositivos manos libres para atención telefónica, de modo que el trabajador/a no deban inclinar el cuello lateralmente para mantener el auricular en la oreja, y tener de esta forma las manos libres para el manejo del teclado.

• Se debe impartir a los trabajadores formación sobre los riesgos en oficinas en general, y sobre puestos de pantallas de visualización de datos en particular.

Riesgo de contactos eléctricos indirectos, al operar en equipos sometidos a tensión eléctrica (fotocopiadoras, impresoras, etc).

Buenas Prácticas

• No manipule ni trate de reparar nunca objetos, aparatos o instalaciones eléctricos

• Utilice solamente bases de enchufe y clavijas (macho y hembra) con puesta a tierra.

• Todas las instalaciones deben ser revisadas periódicamente por un especialista y adaptadas a los reglamentos específicos.

• El cuadro eléctrico general debe estar protegido de tal manera que no tenga acceso al mismo el público y el personal ajeno a las tareas de mantenimiento.

• Para desatascar papel en impresoras, fotocopiadoras, etc, desconectar el equipo previamente de la red.

• En caso de percibir funcionamientos anormales en los equipos eléctricos (calentamientos, ruidos con sensación de chisporroteos, etc) desconectar el equipo de la red eléctrica y proceder a avisar a un servicio técnico autorizado. Comunicar al responsable lo sucedido. No volver a trabajar con ese equipo hasta no estar completamente reparado.

• No desconecte nunca ningún aparato o instalación eléctrica tirando del cable.

Riesgo de incendios.

Buenas Prácticas

• Todos los medios de lucha contra incendios (extintores, bocas de Incendio Equipadas, etc) así como salidas de emergencia deben permanecer accesibles en todo momento.

• El comercial deberá conocer el plan de emergencias y evacuación. Si tiene alguna responsabilidad dentro de este plan (pertenece al grupo de 1ª intervención, 2ª intervención, grupo de emergencia y/o evacuación) asumirá sus responsabilidades y cumplirá las órdenes que le den el jefe de emergencia y/o jefe de intervención.

Además de las Buenas Prácticas por riesgo indicadas anteriormente para el Mozo de almacén, aquellos mozos que desarrollen su trabajo en el interior de almacenes de frío industrial, deberán cumplir las medidas que se indican a continuación.

Mozo de Almacén en Empresa de Logística del Frío

Caída de objetos por manipulación

Buenas Prácticas

• Se requerirá la ayuda de otro operario o bien se utilizarán medios mecánicos para levantar y transportar cargas pesadas o voluminosas.

• No manipular cajas y objetos con manos y/o guantes resbaladizos (aceites, agua...).

• Se tendrá la máxima precaución en la manipulación manual del material, empleando guantes que impidan el deslizamiento de la carga durante su manejo.

Caída de objetos desprendidos

Buenas Prácticas

• No se trabajará, realizando labores de preparado de pedidos (picking), bajo la línea de estanterías.

• No empujar las cargas almacenadas, con las que se pretende almacenar para hacer huecos.

• Para evitar la caída de la carga, se verificará que esta esté inmovilizada con la ayuda de dispositivos de retención (fundas de material plástico retráctil, redes, cintas, flejes, etc.).

• Se colocará de forma ordenada el material en las estanterías, de manera que no sobresalgan los extremos o los materiales queden en posición inestable.

• Se notificarán las deficiencias detectadas en todos los elementos mecánicos y accesorios de las estanterías.

Caída de objetos por desplome

Buenas Prácticas

• Los apilados deben ser estables y realizarse sobre soportes resistentes y horizontales. Se vigilará la verticalidad del almacenamiento.

Exposición a temperaturas extremas

Buenas Prácticas

• Los trabajadores expuestos al frío industrial deben recibir **formación e información sobre los riesgos para su salud por exposición al frío**, cómo prevenirlos y los daños que se pueden producir. Los trabajadores deben saber que la exposición a frío intenso o durante un tiempo excesivo, puede ocasionar un enfriamiento del cuerpo en su conjunto o hipotermia, cuyo caso más extremo podría ser una hipotermia grave que llevase a la muerte y enfriamientos localizados, sobre todo en las manos, pies y cara.

• Se comunicará que es importante el consumo de líquidos, debiendo incrementarse la ingestión de bebidas templadas, dulces, **sin cafeína y no alcohólicas** con el fin de compensar la pérdida de agua y prevenir de este modo una posible deshidratación. Es muy conveniente minimizar especialmente el consumo de café como diurético, para disminuir la pérdida de agua y evitar la vasodilatación.

• Es conveniente que el trabajador cuide su alimentación. Resulta apropiado proporcionar al organismo la necesaria aportación de calorías, dado el incremento de la demanda experimentada para compensar la actividad laboral.

• Los trabajadores no deben exponerse al frío con la ropa mojada o húmeda por efectos de la sudoración, ya que la humedad favorece el enfriamiento del cuerpo.

• Se debe evitar el trabajo de forma aislada, de tal manera que siempre se encuentre cerca algún compañero o haya algún trabajador que pueda advertir cualquier indicio de enfriamiento o de estrés térmico dentro de las cámaras.

• Al final de cada turno de trabajo, el responsable o encargado de la cámara, deberá realizar una ronda de recuento del personal que ha trabajado en la cámara y que se encuentra bajo su supervisión.

• La organización del trabajo deberá permitir el descanso en lugar caliente y seco, debiendo realizar pausas siempre que sea necesario con el fin de recuperar la pérdida de energía calorífica, evitando además en lo posible mantener posturas estáticas.

• Para el trabajo en cámaras de congelación a temperaturas inferiores a los 18 grados centígrados bajo cero, es importante que siempre se cumpla lo indicado en el artículo 31 del Real Decreto 1561/1995: ***Jornada laboral en cámaras de refrigeración y congelación de seis horas diarias, limitándose como máximo tiempo continuado de permanencia en el interior de las cámaras 45 minutos, con 15 minutos de recuperación fuera de las cámaras.***

Manejo manual de cargas

Medidas Preventivas

• Se evitará flexionar la columna agachándose con las piernas rectas.

• Se solicitará la ayuda de compañeros, para la manipulación de cargas pesadas o bien se utilizarán medios mecánicos.

• Siempre que sea posible se utilizarán medios mecánicos para realizar la movilización de las cargas.

• Al manipular cargas, utilizar apoyos firmes.

• Evitar levantar la carga por encima del hombro.

• No se girará el tronco durante la manipulación de la carga.

Los operarios que desarrollan se actividad en la logística de la automoción, tienen riesgos similares a los de los mozos de almacén. Pero además, se ven expuestos a otros riesgos que se indican a continuación, con sus correspondientes indicaciones de Buenas Prácticas.

Operario en Logística de Automoción

Riesgos derivados de la utilización de: maquinaría de ensamblaje, retractiladotas automáticas, compactadotas de cartón, etc.

Buenas Prácticas

• **Nunca se deben anular los dispositivos de seguridad de que disponga la máquina, ni tampoco retirar las protecciones o resguardos.**

• Toda maquinaría debe tener su libro de instrucciones en el que se indique: las condiciones previstas para su utilización; el puesto de trabajo que debe ocupar la persona que la use; las instrucciones para que puedan efectuarse sin riesgo la puesta en servicio, utilización, manutención, instalación y montaje.

• Se deberá comprobar periódicamente el buen funcionamiento de la maquinaria y realizar pruebas en los casos de transformaciones de la máquina, accidentes o falta prolongada de uso.

• La limpieza y reparación de cualquier máquina deberá realizarse, siempre que sea posible, con la misma parada y desconectada de la fuente de alimentación de energía. Deben existir dispositivos de consignación que impidan la puesta en marcha durante estas operaciones.

• Toda persona que tenga que utilizar una máquina debe recibir la formación y la información adecuadas sobre los riesgos que implica su trabajo.

• El trabajador no llevará ropas holgadas, el pelo suelto, bufandas, cadenas ni ningún otro elemento que pueda resultar atrapado por la máquina.

Riesgos derivados de la manipulación de contenedores y bastidores metálicos volminosos, con ruedas, articulados con compuertas, bandejas abatibles, plegables.

Buenas Prácticas

• Los apilados de contenedores, bastidores, etc. deben ser estables y realizarse sobre soportes resistentes y horizontales.

• Se deben utilizar guantes de protección para mover o colocar contenedores, bastidores, etc.

• Cuando las cargas sean muy pesadas, voluminosas o tengan mal agarre, se solicitará la ayuda de un compañero para realizar la manipulación.

Movimientos repetitivos en líneas de montaje, secuenciación, extracción de piezas de contenedores, etc.

Buenas Prácticas

• La empresa debe establecer pausas periódicas, que permitan recuperar los esfuerzos y tensiones realizados.

• La empresa debe favorecer la alternancia o el cambio de tareas. Esta alternancia de tareas favorece la utilización de diferentes grupos musculares y, al mismo tiempo, disminuye la monotonía en el trabajo.

• En la medida de lo posible, se deben realizar las tareas evitando posturas incómodas del cuerpo, mano y brazos. Procurar mantener la mano alineada con el antebrazo, la espalda recta y los hombros en posición de reposo.

• Informar a los trabajadores sobre los riesgos laborales que originan los movimientos repetitivos así como de las medidas para reducir o minimizar este riesgo.

Además de las Buenas Prácticas por riesgo indicadas anteriormente para el Mozo de almacén, aquellos mozos que desarrollen su trabajo en un almacén donde se acopien mercancías peligrosas, deberán cumplir las medidas que se indican a continuación.

Operario de Almacén de Mercancías Peligrosas

Riesgos derivados del almacenamiento de mercancías peligrosas.

Buenas Prácticas

• Los operarios que manipulan, transportan, manejan y almacenan sustancias y productos químicos, **deben estar informadas y formadas sobre los riesgos que comporta trabajar con estas sustancias** y conocer las situaciones peligrosas que pueden ocurrir durante su manipulación.

• Las etiquetas de los envases y embalajes, nos dan información valiosa e importante sobre los productos químicos que se manejan. Durante la carga/descarga y el traslado de envases, palets y bidones de sustancias químicas, **debemos intentar no dañar estas etiquetas.**

• Hay que almacenar las sustancias peligrosas debidamente separadas, agrupadas por el tipo de riesgo que pueden generar y respetando las incompatibilidades que existen entre ellas: por ejemplo, las sustancias combustibles y reductoras deben estar separadas de las oxidantes y de las tóxicas.

• Tener en cuenta que las condiciones ambientales (sobre todo si se almacena en exteriores sin protección) pueden deteriorar los envases, por lo que estos deben ser revisados con frecuencia y mantenerse protegidos del sol y de las bajas temperaturas.

• Es aconsejable disponer de una buena ventilación en los locales de almacenamiento de mercancías peligrosas, especialmente en los lugares donde se almacenen sustancias tóxicas o inflamables, así como de sistemas de drenaje que ayuden a controlar los derrames que puedan producirse, por ello, **siempre que sea posible las puertas y portones de naves y locales permanecerán abiertas.**

Carga y descarga de mercancías peligrosas

Medidas Preventivas

• En la carga/descarga de mercancías peligrosas, se seguirán las normas de seguridad normales de cualquier carga/descarga, pero teniendo muy presente la peligrosidad intrínseca de las sustancias que se manejan y el riesgo asociado a cualquier fuga o derrame que se produzca.

• Cuando se rompa el envase o contenedor de una sustancia cuya naturaleza o posibles peligros se desconozcan, tanto si se encuentra en estado líquido como sólido (polvo, granulado, etc), antes de tomar contacto con la misma o con el propio envase impregnado por el derrame, se atenderá a las indicaciones de peligro y manipulación que vengan expuestas en la **etiqueta adjuntada en el bulto o palet por el expedidor**, o si se trata de una envase interior dentro de un palet, se leerán las instrucciones de uso expuestas en el propio envase para el consumidor final y se obrará en consecuencia. **También se atenderá a lo que indique la Ficha de Datos de Seguridad.**

• Se deben utilizar los contenedores especiales para la recogida de vertidos accidentales. Deben utilizarse cuando sea preciso y deshacerse del mismo contactando con un gestor de residuos.

• Si se produce un derrame o vertido, se seguirán las indicaciones que aparecen en el Anexo V: Normas básicas de actuación ante posibles accidentes derivados de la manipulación de mercancías peligrosas

Descripción de Riesgos por Zona de Trabajo

Hasta el momento, se han desarrollado las buenas prácticas de actuación a nivel preventivo en el sector logístico, por puesto de trabajo y por riesgo. Pero también nos parece interesante **hacer un compendio de riesgos por zonas de trabajo**. De esta forma, trabajadores, técnicos y delegados de prevención, pueden saber de forma rápida y sencilla, los riesgos **que pueden encontrarse**, en las zonas de trabajo más representativas de las instalaciones de un operador logístico.

En el siguiente cuadro se relacionan **los riesgos más comunes** en las zonas de: almacén, playa del almacén, muelle de carga/descarga, clasificación de mercancía-paquetería, administración y zona de recarga de baterías.

ALMACÉN: Espacio donde se depositan mercancías y/o géneros para su almacenamiento o en espera de ser distribuido al cliente.

- Caídas al mismo nivel
- Caídas a distinto nivel (en función de las características de las instalaciones)
- Caídas de objetos por desplome o desprendidos
- Caídas de objetos por manipulación
- Pisadas sobre objetos
- Choques contra objetos móviles
- Atrapamiento por o entre objetos
- Atrapamiento o atropello por carretillas de elevación
- Sobreesfuerzos
- Contactos eléctricos directos e indirectos
- Exposición a sustancias (mercancías) peligrosas (si se manipulan)
- Exposición a temperaturas extremas (en función de las características del almacén y de las condiciones climáticas)

- Incendios

PLAYA DEL ALMACÉN: Espacio diáfano, entre el almacén y el muelle utilizado para realizar la codificación, clasificación, separación y/o redistribución de las mercancías.

- Caídas al mismo nivel
- Caídas de objetos por manipulación
- Pisadas sobre objetos
- Choques contra objetos inmóviles
- Atrapamiento por o entre objetos
- Atrapamiento o atropello por carretillas de elevación
- Sobreesfuerzos
- Exposición a sustancias (mercancías) peligrosas (si se manipulan)
- Incendios

MUELLE: Zona donde se realiza la carga de las mercancías a los vehículos o la descarga de las mismas.

- Caídas al mismo nivel
- Caídas a distinto nivel
- Caídas de objetos por manipulación
- Pisadas sobre objetos
- Choques contra objetos móviles
- Choques contra objetos inmóviles
- Atrapamiento por o entre objetos
- Atrapamiento o atropello por carretillas de elevación y por camiones

- Sobreesfuerzos
- Exposición a sustancias (mercancías) peligrosas (si se manipulan)
- Exposición a temperaturas extremas (en función de las características del muelle y de las condiciones climáticas)
- Incendios

CLASIFICACIÓN DE MERCANCÍA-PAQUETERÍA: Zona específicamente preparada para el ordenamiento de mercancías, generalmente utilizando cintas de clasificación.

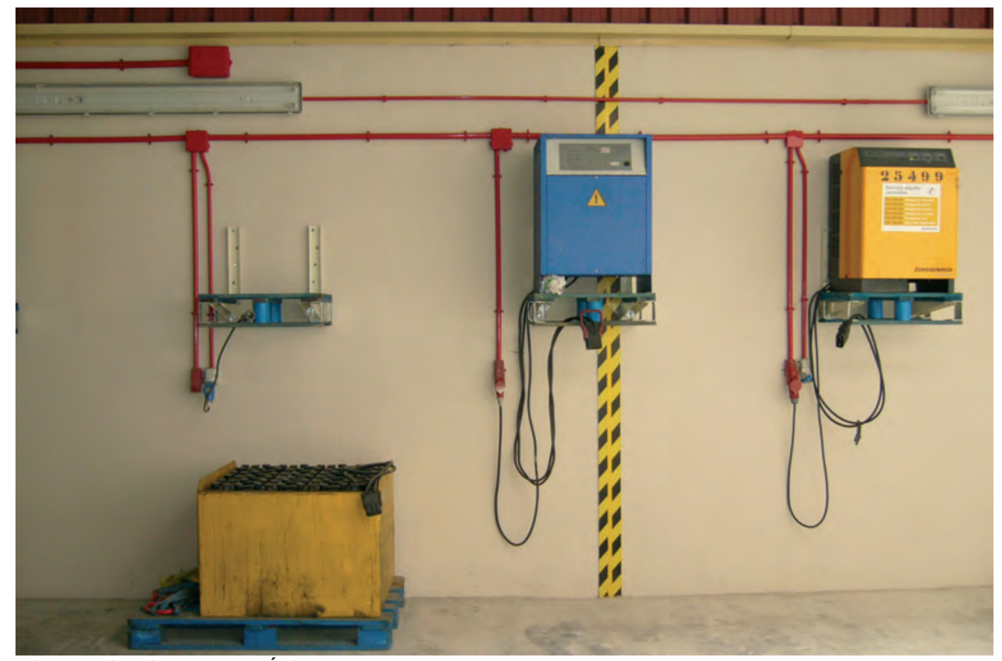
- Caídas al mismo nivel
- Caídas a distinto nivel (en función de las características de las instalaciones)
- Caídas de objetos por manipulación
- Pisadas sobre objetos
- Choques contra objetos inmóviles
- Atrapamiento por o entre objetos
- Atrapamiento o atropello por carretillas de elevación
- Sobreesfuerzos
- Riesgos de derivados de la utilización de maquinaria de clasificación (cintas transportadoras)
- Exposición a sustancias (mercancías) peligrosas (si se manipulan)
- Exposición a temperaturas extremas (en función de las características de la zona y de las condiciones climáticas)
- Exposición a contactos eléctricos directos e indirectos
- Ruido y vibraciones
- Incendios

ADMINISTRACIÓN: Zona dentro de la empresa sonde se ubican los despachos y áreas de gestión y dirección.

- Caídas al mismo nivel
- Caídas a distinto nivel (en función de las características de las instalaciones)
- Caídas de objetos por manipulación
- Pisadas sobre objetos
- Choques contra objetos inmóviles
- Contactos eléctricos indirectos
- Riesgos derivados de Pantallas de Visualización de Datos (PVD)
- Incendios
- Carga mental (en función del tipo y cantidad de tareas que se deban realizar)

ZONA DE RECARGA DE BATERIAS: Espacio específicamente separado, diseñado y adaptado para la recarga de baterías de carretillas.

- Riesgo de tropiezos con cables u objetos en lugares de paso.
- Riesgos higiénicos por inhalación de aerosoles de ácidos.
- Riesgo de contacto y proyección de ácidos corrosivos, siendo de especial peligrosidad en el caso de explosión con rotura del recipiente de la batería.
- Riesgo de contactos directos y/o indirectos con la corriente eléctrica.
- Riesgo de explosión ocasionado por el desprendimiento de hidrógeno y oxígeno en presencia de un foco de ignición. Este desprendimiento es débil con la batería en reposo o en descarga pero alcanza su valor máximo al final de la carga.
- Riesgos mecánicos de caída de objetos pesados sobre los pies y sobreesfuerzos en operaciones de manipulación manual y mecánica.



ZONA DE CARGA DE BATERÍAS

05.Análisis de los Estudios Cualitativos

Objetivo del estudio.

Con el fin de obtener una visión más real de la situación de este colectivo se pensó en realizar un estudio cualitativo dentro de este proyecto, como método de análisis de las condiciones de trabajo, con él fin de extraer el mayor número de datos relativos a la percepción que tienen los trabajadores sobre su entorno profesional y de explorar su propia realidad en cuanto a los riesgos laborales y cualquier otro dato de interés que ellos asuman como determinante para su trabajo.

El estudio cualitativo se efectuó mediante la técnica de Entrevistas en Profundidad y Grupos de Discusión, a través de la cual se pretende analizar el sector, a través de la opinión y percepción que tienen los empresarios, técnicos de prevención y trabajadores sobre la problemática en materia de prevención de riesgos laborales, así como el conocimiento que se tiene sobre los distintos riesgos laborales que se puedan dar en el desarrollo de su actividad.

Entrevistas en profundidad.

En este apartado se exponen los resultados obtenidos tras realizar diez **entrevistas en profundidad** a técnicos de prevención del sector logístico. Para la realización de estas entrevistas, se ha considerado conveniente contar con profesionales del sector que conocieran el mismo, desde el punto de vista de la prevención o tuvieran responsabilidades a nivel preventivo o de seguridad dentro de las organizaciones.

El objetivo es recabar las opiniones, percepciones y actitudes entre los profesionales del sector de los operadores logísticos, en referencia a la prevención de riesgos laborales.

Los profesionales y trabajadores del sector objeto de estudio son principalmente personal con responsabilidades a nivel preventivo en su empresa: Directores de seguridad, Delegados de prevención, Gerentes, etc.

La información que se deseaba obtener en estas entrevistas en profundidad, es la siguiente:

- Principales riesgos a los que se ven expuestos los trabajadores del sector.
- Problemática concreta con los transportistas autónomos.
- Tipología de los accidentes más peligrosos que se producen en el sector.
- Soluciones y medidas preventivas que se han puesto en marcha.
- Tareas que entrañen riesgos que no se pueden analizar en la práctica preventiva habitual.

Una vez realizadas las entrevistas, tenemos que pasar a analizarlas y a obtener las conclusiones pertinentes basándose en este análisis. Nos ha parecido importante transcribir literalmente, algunos tramos de las entrevistas. De esta forma se refuerza, con comentarios reales, las conclusiones que se extraen en el estudio.

Ha continuación se enumeran los aspectos más interesantes que se han tratado en las entrevistas en profundidad.

I. Percepción general de la prevención en el sector logístico.

II. Modelo de organización preventiva.

III. Calidad de las actuaciones preventivas.

IV. Tipos de accidentes producidos en el sector.

V. Ejemplos de medidas preventivas implementadas en las empresas.

VI. Coordinación de Actividades Empresariales. Problemática con los transportistas autónomos.

VII. Subcontratación dentro del sector.

VIII. Percepción general sobre la formación: problemática, repetición.

IX. Equipos de Protección Individual.

X. Vigilancia de la salud.

XI. Apercibimientos y sanciones.

I. Percepción general de la prevención en el sector logístico.

En líneas generales, la percepción general de la prevención en el sector depende del tamaño de la empresa. En las empresas medianas o grandes donde existe un servicio de prevención propio, se tiene más conciencia de la necesidad de implantar la política preventiva, con las complicaciones y beneficios que ello implica. En las empresas pequeñas, este trabajo se suele dejar en manos de los Servicios de Prevención Ajenos (SPA).

“Tenemos conocimiento de las obligaciones de la ley de prevención. Recurrimos a un SPA, que es la empresa que ha venido realizando los estudios de cada uno de los almacenes. En cuanto a los almacenes donde tenemos personal, se ha hecho tanto el estudio inicial de la gestión de la prevención, en cuanto a riesgos generales, riesgos de los puestos de trabajo, plan de actuación y demás. Posteriormente se realizó el plan de autoprotección. El plan de autoprotección en estos almacenes donde tenemos personal de nuestra empresa.”

En algunas grandes empresas del sector, la implantación de la prevención se realiza teniendo en cuento determinadas normas de calidad, como es el caso de las OSHAS 18000.

“La implantación del sistema de prevención se basó primero lógicamente en cumplir la Ley.

Cuando empezamos todo esto, en el plan estratégico hablábamos de cumplir con la ley, y después de cumplir con la ley, fijarnos en otro modelo. De todas maneras, mi idea siempre estuvo en lo que antes se llamaba el UNE 81900 y lo que hoy es la OSHAS 18000, por tanto, el código de gestión esta basado en la OSHAS 18000, sin dejar de lado el cumplimento de la Ley. Por tanto, esa es la implantación que se realizó en el pasado y que todavía seguimos perfilando y dando matices."

Se ha encontrado casos de pequeñas empresas, en que se desconocían por completa las obligaciones que marca la ley de prevención de riesgos laborales y no se tenía realizada ni la evaluación de riesgos laborales ni la planificación de la actividad preventiva.

"Pues la verdad es que no tengo mucho conocimiento del tema de la prevención. Creo que no tenemos contratada ninguna empresa que se encargue de realizarnos la prevención (SPA). Estos asuntos normalmente me lo lleva mi asesor. Aquí sólo tenemos contratada la vigilancia de la salud con una Mutua de Accidentes. Pero por aquí no ha pasado ningún técnico de la Mutua para realizar ninguna acción en este sentido."

II. Modelo de organización preventiva.

En empresas medianas y en aquellas empresas grandes donde por ley se tiene que crear un Servicio de Prevención Propio (SPP), este es el modelo de organización preventiva. Normalmente se tienen cubiertas con personal propio las especialidades de Seguridad, Higiene y Ergonomía, y se tiene contratada con una entidad especializada la Vigilancia de la Salud.

"Tenemos un servicio de prevención propio formado por una única persona. Esta persona asume las tres especialidades preventivas: seguridad, higiene industrial y ergonomía y psicosociología".

En las empresas pequeñas y en las que no están obligadas por ley, se tiene contratado un

Servicio de Prevención Ajeno.

"El SPA lo tenemos contratado desde el año 2002. Antes prácticamente nada, pero ese año decidimos que teníamos que contratar a este tipo de empresas."

En una de las entrevistas, se ha comentado que se ha optado incluso por la creación de un Servicio de Prevención Mancomunado, entre varias empresas del sector logístico.

"En el año 2.003 se decide crear un Servicio de Prevención Propio Mancomunado. Desde el año 2.003 soy el responsable de este servicio. Lo que hacemos es mancomunar todas las empresas del grupo en un servicio de prevención que asume las tres especialidades Seguridad, Ergonomía e Higiene industrial y la vigilancia de la salud la contratamos con un servicio de prevención."

III. Calidad de las actuaciones preventivas

Tanto en las empresas grandes como en las pequeñas, se percibe que la prevención que se esta realizando no es la adecuada**, aunque por motivos distintos.**

En las pequeñas empresas, las quejas se centran en el servicio que ofrecen los Servicios de prevención Ajenos. Estas quejas se focalizan en la precariedad del servicio ofrecido, en la falta de asistencia cuando es requerida o en la baja cualificación técnica de algunos de los técnicos de prevención.

"Desde el año 1999 hemos tenido contratados a diferentes Servicios de Prevención Ajeno (SPA). En los últimos años hemos tenido los servicios de diferentes SPA que han ido pasando por esta empresa. La experiencia como empresario, como obligaciones que tenemos como empresa de contratar a un SPA, es negativa en este sentido. Todos me ofrecen lo mismo, y lo que me ofrecen no me gusta. Hasta el momento yo estoy buscando un SPA que me ofrezca mejores servicios y no lo encuentro."

En los grandes operadores logísticos, se focalizan las quejas en la excesiva burocratización que la gestión de la prevención implica. Además, esta excesiva burocratización viene impuesta en muchos casos por la propia Inspección de Trabajo. Al tener que dedicar demasiado tiempo a la gestión de la prevención, que coloquialmente se suele calificar de "papeleo", se deja de actuar en realizar una correcta "prevención de campo".

"Trasladado a la realidad, esto significa que estoy más pendiente de que me entregues todos los meses el TC, a que realmente baje a la nave y vea que realmente cuando estás soldando, tengas un pintor al lado con un producto inflamable. Lo que evita los accidentes no es esta coordinación de papeleo, lo que evita accidentes es estar en el día a día en la realidad y en la propia actividad que se desarrolla."

IV. Tipos de accidentes producidos en el sector.

En general, en las empresas entrevistadas los accidentes que se producen normalmente son calificados como leves. Las lesiones más comunes que se producen son las siguientes: cortes, golpes, torceduras, contusiones, etc.

En cuanto a los accidentes más graves, se suelen dar con mucha menor frecuencia, tienen consecuencias peores y, normalmente, están relacionados con la utilización y manejo de maquinaría de elevación y manutención.

"En cuento a la gravedad, lo peor que tuvimos fue una caída desde un muelle con una carretilla elevadora, con lesiones importantes. Lo que pasa es que es grave, pero este tipo de accidente, solo ha sucedido una vez en 6 años que llevo yo en esta empresa."
"El único accidente más grave que ha habido, fue un atropello a un camionero durante las operaciones de carga y descarga, un atropello con una carretilla. La carretilla no era nuestra, el personal no era nuestro sino de la subcontrata como yo te he comentado y nos involucraron en cuanto que no estaba pintado el pasillo de paso de personas."

V. Ejemplos de medidas preventivas implementadas en las empresas.

Las medidas preventivas que han desarrollado las empresas en los últimos años son muy dispares y dependen fundamentalmente de las características de cada empresa. Entre otras, se pude mencionar las siguientes:

• Adecuación de lugares de trabajo para separar el paso de personas y carretillas de forma diferenciada, mediante separaciones físicas o señalización.

"Estamos haciendo una serie de mejoras y obras en nuestras instalaciones, con las que vamos a impedir a todo el personal ajeno, el paso a nuestras instalaciones .Esto impedirá que se pueda acceder fácilmente a determinadas zonas de nuestras instalaciones. Cuando finalicen estas obras, lo que haremos será el marcaje en el suelo de las zonas de paso de personas y de las zonas de paso de carretillas.

• Instalación de señalizaciones preventivas en los locales de trabajo

"En la entrada del almacén se han instalado dos grandes carteles, por indicación de nuestro SPA, que indican que no se puede acceder a las instalaciones sin chaleco reflectante, ni calzado de seguridad. Esta es otra medida de señalización que se instauró."

• Instaurar sentidos únicos de circulación de carretillas.

"Ahora hemos colocado las estanterías en le centro y dos pasillos de paso de carretillas en los laterales de las naves, de forma que las carretillas pueden circular por la nave en un único sentido de giro, bordeando toda la nave. Ya se ha instalado un pasillo único de circulación de personas."

• Separar físicamente la zona de carga de las baterías de las carretillas, de otras zonas del almacén.

"Se ha habilitado una única zona dentro de nuestras instalaciones para hacer la carga de las baterías de las carretillas, ya que son carretillas eléctricas. Esta zona está totalmente separada

del resto de las instalaciones, no se encuentra totalmente cubierta para que se eliminen correctamente los ácidos que se generan. Además hemos instalado un lavaojos en esa misma zona."

• Medidas organizativas. Hacer que se tomen en consideración asuntos que tienen que ver con la prevención en reuniones de trabajo de determinados mandos intermedios.
"Han sido unas cuantas, pero recientemente estamos intentando implantar, que en las reuniones de equipo se hable de temas de prevención. No es algo que está implantado sino que se está intentando implantar."

• Los técnicos de prevención de determinadas empresas, hacen notar que en algunas ocasiones, se tiene más en cuenta por parte de las empresas, el desembolso económico que conlleva la implantación de determinadas medidas preventivas, que el beneficio que estas medidas pueden conllevar.
"Pues hemos instalado hace poco unos chapas de protección laterales en las traspaletas eléctricas para evitar que el trabajador se pueda caer o golpear en una curva, y para que este más protegido frente a posibles golpes. Hemos estado barajando varias posibilidades y al final hemos optado por colocar estas protecciones o envolventes. Hemos conseguido que el proveedor de estos equipos nos los adapte conforme te estaba comentando. Yo creo que se podía haber hecho de otra forma, que hay cosas mejoras en el mercado, pero claro, estas opciones eran más caras y la empresa no las ha contemplado."

• En otras entrevistas se plantea incluso la posibilidad de instaurar determinadas medidas organizativas, como pueden ser las rotaciones, para intentar prevenir trastornos musculoesqueléticos en los trabajadores. Pero al mismo tiempo que lo plantean, también se hacen eco de la dificultad de implantación real de estas medidas.
"También te puedo hablar del tema de la rotación. La rotación se puede instaurar para eliminar el tema de repetitividad en las tareas. Es decir, si estoy haciendo esto que de vez en cuando mi jefe me mande a hacer esto otro, aunque este en el mismo puesto puedo realizar varias tareas. Esto es complicado, hacer cambiar los modelos de producción a las compañías. Primero hay que demostrarlo con hechos, con estudios y estamos en el camino. Estamos en el empeño de demostrarlo, a través de datos de estudio, análisis y datos."

VI. Coordinación de Actividades Empresariales. Problemática con los transportistas autónomos.
El aspecto preventivo que está planteando más problemas a las empresas del sector logístico, es la Coordinación de Actividades Empresariales. La aplicación del Real Decreto 171/2004 está resultando a todas luces bastante complicada en la inmensa mayoría de las empresas del sector logístico, en lo que concierne a su relación con los transportistas autónomos. En algunas empresas se realizan actuaciones sobre la documentación que exige realizar la coordinación, pero en muchas ocasiones no se lleva un seguimiento de esta documentación.
"Con los transportistas nos pasa un poco lo mismo. A todos los transportistas se les pasó en su día todas las normas sobre: acceso al almacén, peligros de los almacenes, muelles, etc. Les exigimos que nos devolvieran firmado el recibí de la información, pero realmente no ha habido un seguimiento del asunto. Esto tengo plena consciencia de que es así y lo que se me ha encargado es que esto no sea así y espero organizarlo."

Es normal que por las empresas del sector, pasen a lo largo del año una gran cantidad de transportistas autónomos. Esto hace que la documentación que se tiene que disponer por indicación del **Real Decreto 171/2004**, sea ardua de recopilar, ya que son muchos los autónomos que pasan por las empresas y en ocasiones de forma esporádica.
"Claro nuestra SPA nos dice, que eso mismo que hacemos con algunas contratas, hay que hacerlo con todos los transportistas que pasan durante el año por nuestras instalaciones. Y

esto si que es imposible, ya que por esta empresa pasan unos 2500 vehículos al año. Hay algunos transportistas que repiten pero otros no y sería muy difícil de controlar. Claro mantener actualizada toda la documentación necesaria en materia de coordinación de actividades empresariales (formación, vigilancia de la salud, etc.) es imposible, tendríamos que tener un departamento entero sólo para esto."

La necesidad de realizar las cargas de los camiones y servir a lo clientes, se encuentra por encima de realizar una correcta coordinación de actividades empresariales. **La dinámica del día a día, se impone sobre una correcta coordinación.**

"Por ejemplo, decirles a los jefes de almacén que han de tener un listado de todos los transportistas que están homologados y todos los conductores que están homologados. Que tienes que ir uno a uno pidiendo esta documentación, y si no es así no sale el camión y no se le puede cargar. Pues si tú le dices esto a un jefe de almacén te dice: -mira si mañana tengo que sacar 20 camiones y me pongo a llamar y me viene uno que no tiene esa documentación, pues tengo que sacar los 20 camiones-. Por esto, es complicado."

Las grandes y medianas empresas tienen elaborado procedimientos para intercambiar la documentación que se debe mantener al día en materia de coordinación. Pero existe una crítica generalizada referente a lo poco operativos que pueden llegar a ser estos procedimientos, cuando los autónomos se desplazan por diferentes clientes.

"Yo creo, que este tipo de coordinación no es razonable porque no lleva a ningún sitio y no es para nada operativo. Si un autónomo de los que trabajan para mí, va a 20 clientes al día además de los míos, ¿qué tengo que hacer? ¿Darle los 20 procedimientos internos de estos clientes? Lo que yo hago es pasarles este documento que yo te comentaba antes con mis medidas de seguridad, las medidas de emergencia para accidentes graves. Le doy un listado de riesgos con las medidas preventivas que tiene que respetar, le doy el tríptico de emergencia y luego le doy otro pequeño documento, que es un compendio que he hecho yo sobre diferentes normas de seguridad."

También se reprocha que la legislación y la propia Inspección de Trabajo está más pendiente de que las empresas tengan al día la documentación, que de cerciorarse de cómo se lleva a cabo la coordinación, de manera práctica y real.

"Nosotros trabajamos como empresa principal, como empresa sufridora de la coordinación, pero también somos receptora de la coordinación. En ocasiones cuando presentamos la documentación, a veces también la tenemos que entregar. Al final todo es una cadena. Esta perfectamente indicado cual es la documentación que tienes que pedir y que es lo que tienes que presentar. Pero el cumplimento de todo esto es penoso y la cuestión es que esta quedando en una cuestión meramente documental y formal. No se esta haciendo coordinación, ni la estoy haciendo yo, ni la esta haciendo correctamente ninguna empresa, y me atrevería a decir que no la esta haciendo nadie. Mientras la legislación nos obligue a las empresas, a estar más pendientes de la documentación, que de la coordinación real, no se realizará adecuadamente la coordinación."

Desde un punto de vista práctico, la realización de una correcta coordinación con los transportistas autónomos es prácticamente imposible. En ocasiones el autónomo desconoce cuales son sus obligaciones. Otras veces prima más le necesidad de cumplir con los clientes, que realizar una correcta coordinación. En otras ocasiones el gran volumen de transportistas que pasan anualmente por las instalaciones de las empresas del sector, hace imposible que la documentación en materia de coordinación se mantenga al día.

VII. Subcontratación dentro del sector.

Además de la subcontratación que las empresas logísticas realizan cuando contratan los servicios de los conductores autónomos, también se realizan subcontrataciones con otras empresas como por ejemplo: empresas de limpieza de instalaciones, empresas de alquiler de maquinaria de elevación y manutención, etc.

Asímismo, en las grandes empresas logísticas se tiende al outsourcing en la mano de obra. Es decir, que se contrata a empresas que facilitan a las empresas logísticas principalmente la realización de los trabajos de mozo almacén.

"La problemática fundamental que tenemos nace precisamente de la explicación que te he dado de nuestro funcionamiento. No tenemos almacenes donde todo el personal es de nuestra empresa. Como tenemos subcontratado totalmente el transporte, como tenemos subcontratado totalmente la manutención y como nuestro personal en los almacenes es tan escaso, es muy difícil el que nosotros tengamos un equipo de prevención."

La coordinación de actividades con este tipo de empresas que se dedican al outsourcing, se realiza, pero no está exenta de problemas.

"Aquí hemos intercambiado informaciones con las empresas subcontratadas, pero ha faltado un control y un seguimiento de este asunto. Por ejemplo, en el almacén de Madrid, como se manipula alimentos, se exigió que fueran formados y tuvieran el carné de manipulador de alimentos. Se habló, con la subcontrata y se coordinó la formación. Nos dieron un justificante como que tenían la formación."

"Entonces se ha recurrido a coordinación con la empresa, que en cada almacén es una empresa, que lleva la manutención. Por ejemplo en un centro de trabajo nosotros tenemos 5 o 6 personas, la empresa subcontratada tiene 25 personas. Las empresas que subcontratamos son empresas solventes y tienen cierto volumen. Por tanto, muchas tienen servicio de prevención propio, lo cual esta bien. Estas empresas hacen estudio de los puestos de trabajo correspondientes a su personal. Nosotros les hemos facilitado el estudio general de riesgos del almacén como ellos nos han facilitado el estudio de los puestos de trabajo correspondientes a su personal."

Aunque una de las tareas del sector logístico sea la distribución, normalmente parte de esta tarea se subcontrata en todo y en parte con otras empresas o con autónomos. Esto implica

que los accidentes de tráfico dentro del sector sean anormalmente bajos, en relación con otro tipo de accidentes, ya que las empresas suelen tener pocos conductores asalariados.

"No tengo apenas accidentes de tráfico porque casi no tenemos conductores. Los que tenemos son muchos conductores autónomos, por eso prácticamente no tenemos accidentes de tráfico."

VIII. Percepción general sobre la formación: problemática, repetición.

En este apartado de la formación se ha encontrado disparidad de actuaciones por parte de las empresas. Mientras que en algunas de ellas, independientemente de que sean grandes o pequeñas, la formación se entiende como un pilar fundamental para intentar evitar que se produzcan accidentes de trabajo y/o enfermedades profesionales en el sector logístico, en otras, la formación es inexistente. Luego no depende de lo grande o pequeña que sea y por tanto de sus recursos, si no de su aptitud y concienciación en el tema.

El contenido de las formaciones varia en función de los puestos, pero normalmente suele tratar sobre: maquinaria de elevación y manutención, manipulación manual de cargas, pantallas de visualización de datos, incendios y medidas de emergencia.

"Desde mi punto de vista la formación es muy deficitaria. A nosotros nos han dado un curso de tres horas de manipulación de cargas y ya esta. Pero creo que esto no es suficiente. Nosotros estamos manipulando productos tóxicos, pero no tenemos formación. Luego esto se lo pasan a inspección y ya esta. Y a la gente de administración no le han hecho el curso de PVD."

"En algunas empresas grandes del sector logístico, la formación inicial cuando un trabajador llega a la empresa se realiza a través de de medios telemáticos o de e-learning.

"La formación genérica en PRL que es la formación de entrada, la realizamos a través de una formación e-learning, nosotros tenemos en el portal una herramienta e-learning, que cada vez que entra un trabajador pincha en que función o tarea va a desempeñar y en función a

esa tarea le salen varios módulos. Esta formación es para toda la gente que entra nueva en la compañía y para los antiguos también."

En aquellas empresas en que existe un Servicio de Prevención Propio (SPP), parte de la formación se suele impartir por este SPP, mientras que otras acciones formativas se suelen contratar con un SPA.

"Tenemos un plan de formación como tal, que es la que desarrolla el servicio de formación como tal. Aquí se establecen las directrices básicas de formación. Generalmente todos los años, hacemos formación de carretilleros tanto interna como externa. La formación interna la imparto yo mismo en un curso que tenemos estandarizado en 4 horas. Procuro que también de vez en cuando se haga una formación externa con una empresa que yo creo que cumple unos requisitos. Una empresa especialista de formación de carretilleros. Porque además luego de cara a una inspección, se demuestra que te gastas el dinero en formación de prevención. Que a veces es lo que quieren ver los inspectores."

En aquellas empresas en que hay SPP, de cara a una adecuada sensibilización de los trabajadores, se valora que en ocasiones la formación sea externa.

Se manifiesta en las entrevistas que lo trabajadores suelen tener dos tipos de actitud hacia la formación. Mientras que un tipo de trabajador es abierto y receptivo hacia la formación, y valora positivamente que se imparta, aprovechando los cursos y asimilando los contenidos, existe otro grupo de trabajadores que no son receptivos con la formación, ni están tan abiertos a recibirla, expresando abiertamente su malestar y sus reticencias.

"Hay un tipo de trabajador, que percibe positivamente que le des la formación, que le entregues la EIR, que le entregues la ficha de información, que le hagas el reconocimiento médico, que le entregues un equipo de trabajo, que le obligues a usarlo. Hay un determinado sector que entiende que es lo que tiene que hacer la empresa, que esta obligada a ello y lo ve como

positivo y que además de que le obliga el Estado a hacerlo, puede sacar un beneficio para su propia salud. Ese sector existe. Hay otro sector, que entiende justo lo contrario. Que piensa que para qué la formación a mí, lo que quiero es que me den más dinero. Esta es la frase típica que dicen, si yo llevo 40 años trabajando que me van a venir a mí a informar, a mí nunca me ha pasado nada para que me tienen que obligar a ponerme un calzado de seguridad. Pues yo no oigo nada para que me van a poner unos cascos, ese ruido para mi no es importante. Este tipo de trabajador ante la formación, también existe. Hasta que no ocurre algún accidente, no se cambia esta mentalidad."

Desde algún SPP, se ha lanzado una crítica en la formación sobre la utilización de maquinaria de elevación y manutención (coloquialmente llamadas carretillas). Se argumenta que una formación tan importante y necesaria en el sector, no esta estandarizada por parte de la administración pública.

"Y aquí surge el principal problema que tenemos todas las empresas del sector en España. Y este problema desde mi punto de vista es que no existe una homologación de la formación que recibe un carretillero. Desde el año 1974 en Francia existe una especie de carné de carretillero. En España se viene diciendo que se va a sacar, pero cada vez que hablo con personal del ministerio o responsables del INSHT o inspectores de trabajo, me dicen que de momento no hay nada. Yo creo que nos facilitarían mucho el trabajo si sacaran de una vez por todas un carné de carretillero. Un carné tipo el de conducción. Un carné que dijera que para poder coger una carretilla, ese señor tiene que tener una formación determinada. Ahora mismo en el sector de la formación en prevención, hay mucha gente que está ganando mucho dinero por falta de instrucciones precisas de la administración. La normativa lo que te dice es que la formación debe ser "adecuada y suficiente". Pero el término "adecuado y suficiente" es muy amplio. A mí me han venido empresas ofertando cursos de 4 horas, cursos de 7 horas, cursos de 20 horas, entonces creo que este es un gran problema que se plantea ahora mismo."

IX.Equipos de Protección Individual.

Como norma general, las empresas entregan a los trabajadores los equipos de protección individual necesarios. En algunas empresas, unos EPI´s que se utilizan tanto como son los guantes, se suministran de forma directa a los trabajadores. Algunos convenios colectivos tienen referencias expresas a la cantidad mínima de EPI´s que se tienen que entregar a los trabajadores.

"A los trabajadores se les entrega guantes y calzado de seguridad y en invierno ropa de abrigo. Los trabajadores siempre tienen guantes a su disposición y cuando se les deterioran pueden coger unos nuevos ellos mismos. En el resto de EPI´s, se les hace firmar un recibí y tenemos un registro. En algunos casos los convenios son bastante claros y estrictos en este sentido, en invierno tienes que entregar esto y es verano esto otro. Solemos tener como dos entregas de ropa al año, en verano y en invierno."

Aunque cada vez la utilización de los equipos de Protección Individual esta más extendida por parte de los trabajadores, en algún caso nos encontramos con reticencias por parte de los mismos en su uso.

"En verano tenemos problemas de uso de calzado de seguridad. Además tengo un trabajador que se me niega a utilizar este calzado de seguridad y el chaleco reflectante.

X. Vigilancia de la salud.

En la práctica totalidad de las empresas, se ofrece la vigilancia de la salud a los trabajadores, como está estipulado en la ley de Prevención de Riesgos Laborales y en la normativa correspondiente. En algunos casos se afirma que hay un cierto porcentaje de los trabajadores que renuncian a realizarse el reconocimiento médico.

"Pues si que hay algunos que renuncian. Son los menos, pero siempre hay una bolsa de gente que renuncia. Yo tengo que citar a todos lo trabajadores todos los años, pero algunos no quieren hacérselo."

En ocasiones no se entiende o no ha sido bien explicada, la periodicidad con que determinados trabajadores, en función de su puesto de trabajo, tienen que realizarse la vigilancia de la salud.

"El plazo de repetir el reconocimiento, si no estoy equivocado, digamos legal eran tres años para administrativos. Estamos hablando de personal de oficina."

XI. Apercibimientos y sanciones

Sólo en ciertas empresas de gran tamaño se ha realizado algún apercibimiento a algún trabajador por incumplimiento de las normas de seguridad de las empresas o por la no utilización de ciertos Equipos de Protección Individual.Esto es muy importante, por la repercusión que tiene dentro de la organización.

"Desgraciadamente, hasta que no ocurre algo no cambia esta mentalidad. Entonces hay casos, que se ha tenido que sancionar al trabajador por la no utilización del calzado de seguridad y es algo que yo, en los años de trabajo que llevo, no puedo entender, que se nieguen a que la empresa les proteja."

En general las empresas tienen inspecciones por parte de la Inspección de trabajo. Estas inspecciones pueden tener como consecuencia una sanción o una propuesta de sanción. Se critica la excesiva importancia que la Inspección da a la documentación frente a otras actuaciones prácticas.

"Los apercibimientos, los requerimientos y las inspecciones son constantes. Nosotros inspecciones tenemos muy a menudo. Unas veces las vivitas terminan en sanción, otras en propuesta de sanción, en otras está todo bien, pero inspecciones tenemos muchas. En mi opinión personal, muchas veces no se sanciona el hecho de que tengas accidentes, sino que se sanciona que te falte un pequeño dato en la documentación. Por ejemplo, que me sancionen porque en una evaluación de riesgos, sólo falte mi firma, me parece una estupidez soberana. Cuando lo que tiene que hacer ese inspector es bajarse a la nave, mirar si los riesgos están solucionados o no. Y lo digo así de claro, porque creo que tengo razón."

Grupos de Discusión. Resultados

Para la realización de estos grupos, se ha considerado conveniente contar principalmente con profesionales y trabajadores del sector logístico, que conocen los principales problemas preventivos, tanto en la prevención en el día a día como en la gestión preventiva. Se han realizado tres grupos de discusión, uno más de los que estaban inicialmente previstos, debido a que el gran número y variedad de las empresas del sector logísitco, aconsejaba aumentar el número de grupos realizados.

El público que ha participado en los grupos de discusión **han sido trabajadores del sector logístico**. Estos trabajadores tienen dos perfiles: trabajadores que tienen responsabilidades en materia preventiva (pertenecen al Comité de Seguridad y Salud o son Delegados de prevención en sus empresas) y trabajadores que no tienen ningún tipo de responsabilidad a nivel preventivo.

El objetivo de esta técnica cualitativa es recabar las opiniones, percepciones y actitudes de los trabajadores del sector de los operadores logísticos en referencia a la prevención de riesgos laborales y proceder a su posterior análisis para valorar como ellos perciben sus condiciones de trabajo.

La información que se deseaba obtener en estos grupos de discusión es la siguiente:

• Principales riesgos a los que se ven expuestos los trabajadores del sector.

• Siniestralidad, absentismo y temporalidad del sector.

• Otros asuntos que los participantes han querido aportar.

Una vez realizadas los grupos de discusión, a continuación se analizan y se pasa a obtener las conclusiones pertinentes basándose en este análisis. Al igual que en las entrevistas en profundidad, hemos trascrito literalmente los comentarios que algunos de los participantes nos han transmitido. De esta forma se refuerza, con comentarios reales, las conclusiones que se extraen en el estudio.

Ha continuación se enumeran los aspectos más interesantes que han surgido en la realización de los grupos de discusión.

I. Evaluaciones y planificaciones preventivas. Criticas a los SPA y a las Mutuas.

II.Siniestralidad y absentismo.

III. Actuaciones de la inspección de trabajo.

IV. Formación e información a los trabajadores. Problemática en el colectivo inmigrante.

V. Riesgos psicosociales. Estrés.

VI. Empresas de Trabajo Temporal (ETT).

VII. Enfermedades profesionales.

VIII. Tipos de accidentes producidos en el sector.

IX. Calidad de las actuaciones preventivas.

X. Principales riesgos asociados al sector logístico desde la perspectiva del grupo.

XI. Manejo de productos químicos.

XII. Comité de seguridad y salud. Delegados de prevención.

I. Evaluaciones y planificaciones preventivas. Criticas a los SPA y a las Mutuas.

Las evaluaciones de riesgos y planificaciones preventivas se comenta que se han realizado en las empresas. Otro asunto es que estas planificaciones se apliquen y se llevan a la práctica. Esto depende mucho de la actitud que la empresa tenga ante la prevención. Es decir que para que las planificaciones preventivas no se queden en papel mojado, debe existir una actitud positiva y receptiva ante la prevención, por parte de la empresa para ejecutarla.

“Nosotros tenemos hecho las evaluación de riesgos y un plan de prevención. En ese plan hay una serie de medidas y unos plazos para cumplirlas, pero ya se han pasado más de tres meses y algunas no se han puesto en práctica. Es más papeleo que otra cosa.”

En algún caso también se critica que las evaluaciones no se revisan después de que se lleven a cabo cambios en la empresa, que modifiquen las características de los puestos de

trabajo y por tanto los riesgos.

"Yo ahora voy a denunciar a mi empresa a la inspección de trabajo, tanto la evaluación como la planificación. La empresa modifica los puestos de trabajo y no vuelve a realizar la evaluación, por lo que hay puestos de trabajo mal evaluados o sin evaluar."

En aquellas empresas donde hay comité de seguridad y salud, en algunos casos, estos no disponen ni las evaluaciones y ni de las planificaciones. En otras esta información si que se da al comité.

"Por ejemplo en mi empresa no nos dan la planificación. Y yo soy miembro del comité de empresa. No me la quieren dar porque si me la dan, ya tengo un arma para exigirles que hagan esto o esto otro. Y no me la dan."

"En mi caso han hecho la evaluación y la planificación y nos la han pasado al comité de seguridad. Pero creemos que la evaluación es muy deficiente, esta hecha por encima. Si que hay unos plazos para llevar a cabo las medidas."

Al igual que lo comentado en el análisis de las entrevistas en profundidad, vuelve a aparecer el tema de la baja calidad de las actuaciones que desarrollan los SPA. Critican la poca implicación que estas empresas dedican a gestionar la prevención.

"Las evaluaciones suelen ser genéricas. Los SPA utilizan programas informáticos y son todas casi iguales. Les da igual que sea una empresa de helados que una empresa logística. Lo que hacen es cortar y pegar. Yo estoy harto de ver evaluaciones de riesgos y son todas iguales."

II. Siniestralidad y absentismo.

Los trabajadores que han participado en estos grupos de discusión, coinciden en que los índices de siniestralidad en el sector son elevados. Aunque no se tienen los datos concretos.

"En mi empresa no hemos podido conseguir que se nos pase todavía el informe de siniestralidad que les pasa la Mutua. Lo he pedido dos veces por escrito y nada. Pero yo se que a mi empresa la inspección de Madrid, la ha incluido en esa lista que hacen porque tienen un alto índice de siniestralidad. La mayoría son accidentes leves, pero aumenta la siniestralidad."

En aquellas empresas donde si que se conocen los datos de siniestralidad, se aprecia que estos son elevados comparativamente con otros sectores de actividad. Se apunta, por parte de algunos, que estos estén relacionados con la falta de personal en las empresas y los mayores esfuerzos físicos que esto implica para los trabajadores. Todo esto, lo achacan a que sea éste el motivo que produzca estos accidentes.

III. Actuaciones de la inspección de trabajo.

Al igual que ha sucedido al analizar los resultados de las entrevistas en profundidad, se lazan críticas a la actuación realizada por la Inspección de Trabajo. Se argumenta que hace falta más inspección por parte de las administraciones, más inspectores y más visitas a las empresas por parte de estos inspectores.

"Para mi el principal problema que existe es que la propia administración no se toma el tema de la prevención en serio. La inspección tendría que ser más exigente con las empresas. Además según el inspector que te toque, se implican más o menos. El que tenemos nosotros, para que le ponga una sanción a la empresa, tiene que pasar mucho tiempo."

Se apunta, por parte de algunos que todavía se está a la espera de visitas por parte de la inspección, que ya se debían haber producido.

"El año pasado tuvimos 77 accidentes en una plantilla de 185 trabajadores. El inspector de trabajo pasó. Les puso un plazo de 3 meses para resolver determinadas deficiencias. Todo lo que tenemos que hacer o dejar de hacer está bien clarito. Esta escrito, pero en el papel. Y al final se queda en papel mojado. Porque si la administración no presiona a la empresa, no

se cumple. Y en mi empresa solo entienden el palo, es decir, la sanción. Y todavía estamos esperando una nueva visita de la inspección desde el mes de julio de 2006."

En otras ocasiones se denuncia que ante un accidente se reclamó que la inspección de trabajo se personara en las instalaciones de la empresa para valorarlo, y esto nunca sucedió.

"Esto sucedió hace un mes, más o menos. Un carretillero compañero mío le cogió el tobillo a otra trabajadora que estaba realizando un trabajo de apilamiento de material. Llamamos al SAMU, porque la empresa quería llevarla en un coche particular. Yo luego llamé al inspector de trabajo y me dijo que no podía venir. Llamé a la policía y ellos hicieron un informe. Y con ese informe hemos denunciado. Pero es una calamidad, vamos a tener que denunciar al inspector de trabajo, porque ya unas cuantas veces hemos pedido que viniera y no ha venido."

IV. Formación e información a los trabajadores. Problemática en el colectivo inmigrante.

Como sucede en el análisis de las entrevistas en profundidad, hay disparidad de actuaciones en las actividades formativas realizadas por los operadores logísticos. Mientras que en algunas empresas hay una implicación real de la empresa por impulsar la formación e información, en otras empresas o no se realizan actuaciones formativas o se realizan de forma muy escueta.

"La formación de carretillero que me dieron a mí en su día fue por el encargado. Que no tiene ni pajolera idea. Me dijo esto se hace así y ya esta. Y luego me dieron un diploma. Pero esto hace un montón de años. Y a mi nadie me ha vuelto a dar un curso de formación."

"En mi empresa contrataron una empresa externa para hacer la formación teórica-práctica de carretillas. Y la verdad es que nos tiramos tres días haciendo la formación. La verdad es que eso si que estuvo bien por parte de la empresa. Y la empresa a la gente que ve que no maneja bien las carretillas, no les hacen cogerlas. Las carretillas trilaterales solo podemos cogerlas ciertos trabajadores. Y eso la empresa lo hace cumplir."

La mayoría de las empresas utilizan personal de Empresas de Trabajo Temporal (ETT) para cubrir necesidades de producción. La información que reciben estos trabajadores también es dispar. A algunos se les informa correctamente de sus riesgos y a otros no.

"A la gente que entra nueva o a la que viene de las ETT´s, se les dice: "mira te vas con ese señor, y el ya te explicará lo que tienes que hacer". Claro te toca explicarle, aparte de lo que es el trabajo, cosas que tendría que explicarle el servicio de prevención."

"En mi empresa es la propia ETT la que forma al personal antes de llegar a la empresa. Además cuando llega a mi empresa, el supervisor les da cinco hojas, con la información sobre los riesgos y las medidas preventivas y les deja además el tiempo necesario para que se las lea. Yo estuve presente en la formación que les impartió la ETT a un grupo que entró, porque soy el delegado de prevención y así lo pedí. Era una formación básica, pero al menos se les daba una formación."

Un gran porcentaje de las personas que envían las ETT a las empresas logísticas son inmigrantes. Esta peculiaridad se debe considerar, ya que indirectamente puede conllevar ciertos riesgos para ellos mismos y para los trabajadores asalariados de la empresa.

"La empresa nos pasa la información. Nos pasa las fichas informativas y ya esta. El que quiere se lo lee y el que no quiere no se lo lee. Te hacen firmar el recibí y ya esta. Lo que pasa es que ahora esta entrando mucho inmigrante, y yo estoy seguro que muchos de ellos no conocen el idioma, o lo conocen pero poco. Y además formación no hemos tenido. Por tanto esta gente sin quererlo, es una gente que potencialmente puede ser generadora de situaciones de riesgo o de accidentes. Si no habla ni entiende el español, como lo va a formar usted."

"En mi empresa en picos altos de trabajo, por ejemplo en navidades, la gente extranjera, que la mayoría de ellos vienen de las ETT, puede llegar al 50% o más. Y muchos de ellos vienen sin formar por parte de al ETT."

V. Riesgos psicosociales. Estrés.

Aunque en general existen en el sector logístico más riesgos desde la perspectiva de la seguridad, aparecen ciertamente otros riesgos como son los psicosociales. El más comentado por parte de los asistentes a los grupos de discusión es el estrés.

"En mi empresa siempre va todo igual, siempre falta personal, y como tienes que sacar la misma faena, tienes que correr más, tienes que hacer más esfuerzo físico, bajas la guardia y al final acabas estresado. A mi se me pasa el tiempo volando."

"Yo trabajo en administración y te aseguro que cuando llego a casa, llego estresada y acabo discutiendo con mi marido. A mi marido me dice, "tranquilízate un poco". Es que llego alterada. No paro en todo el día: que si los pedidos, que si el teléfono, que si bajo al almacén. Yo te explico mi caso, pero en el almacén es igual, la gente va desbordada de trabajo. Cuando estoy en casa, no desconecto. Estoy pensando en lo que he hecho y en lo que me queda pendiente para mañana."

Se indica que las empresas y los SPA, tienen que empezar a considerar los riesgos psicosociales en las evaluaciones de riesgos, cosa que de momento no se esta realizando.

"A nosotros todos los SPA no nos han hecho caso a la hora de evaluar los riesgos psicosociales. Nos han dicho que eso es muy difícil y muy complicado y que no lo hacen. Pero es que estos riesgos existen y hay que evaluarlos."

VI. Empresas de trabajo temporal.

Por lo que se ha podido comprobar al realizar los grupos de discusión, un alto porcentaje de los operadores logísticos hacen uso de las ETT para poder desarrollar su actividad. Si bien es cierto que algunas empresas hacen uso de las ETT en determinadas épocas del año o por motivo de picos de producción concretos, en otras, este uso se extiende a prácticamente todas las épocas del año.

"Las empresas para las que trabajamos de forma sistemática hacen uso de la mano de obra de las ETT´s. Durante todos los meses del año tenemos personal que este tipo de empresas nos envían. Normalmente suele tratarse de la gente que tiene una cualificación más baja y que trabajan de mozo de almacén, pero últimamente cada vez hay más personal de ETT´s, por ejemplo en oficinas."

El alto porcentaje de rotación entre los trabajadores de las ETT y el hecho de que la gran mayoría son inmigrantes, hace que esta población trabajadora tenga ciertas singularidades en materia preventiva. Además como las ETT pueden mandarlos, como norma general, cada día a una empresa, aunque se les forme y se les informe, desconocen la situación real preventiva en las empresas.

"El problema también es que no hay buena coordinación entre los trabajadores en el almacén. Yo he trabajado en el almacén con mi compañero muchos años. Y muchas veces yo sabía donde estaba él y él sabía donde estaba yo. La coordinación que había antes entre trabajadores en el almacén no la hay ahora. Y ahora este problema aumenta por el tema de las ETT. Los que estamos en plantilla, podemos sufrir accidentes, porque a todos nos puede pasar, pero conocemos donde hay que tener cuidado en los almacenes, donde están los baches en el suelo, que problema tiene esta o aquellas carretilla. Pero el que te llega un día de una ETT, todo esto no lo conoce. Y si es extranjero la comunicación suele ser más complicada. Y el riesgo aumenta mucho para ellos y para nosotros."

VII. Enfermedades profesionales.

Cuando se les pregunta a los trabajadores por la percepción que tienen sobre el riesgo de contraer una enfermedad profesional si se trabaja en el sector logístico, las respuestas van normalmente en el mismo sentido y son afirmativas.

"Este parece que no es un sector peligroso, que es solo cargar, descargar, clasificar, conducir, poco más. Esto no es ninguna industria, no se produce nada, no es industria química con-

taminante, pero aquí la gente, cuando se hace mayor, la ves que tiene problemas: que si la espada, que si el codo, etc."

También se producen bastantes críticas a las Mutuas de accidentes de trabajo a la hora de gestionar las bajas y sobre la connivencia que tienen con las empresas en este sentido.
"Claro a las Mutuas no les interesa tener que asumir estas enfermedades o estas operaciones, porque para ellas aumentan los costes. Además, cada vez es más habitual que las empresas pasen toda la gestión sanitaria a las Mutuas, con lo cual es más complicado que este tipo de enfermedades te las reconozcan. Pero si coges la baja, las Mutuas enseguida te están llamando para ver como estás y que te pongas a trabajar."

Las enfermedades que se pudieran derivar de las condiciones de trabajo es otro de los asuntos que preocupan a los trabajadores del sector logístico. Ellos creen que hay ciertas enfermedades, sobre todo derivadas de los sobreesfuerzos que tienen que realizar, que están estrechamente relacionadas con su trabajo.
"Yo creo que aquí tenemos un problema de movimientos repetitivos. Pero la empresa no quiere reconocerlo y no quiere incluirlo en la evaluación, porque eso implica que se les pueda asociar una serie de enfermedades profesionales. La gente está cumpliendo edad y se esta viendo que la gente está muy afectada: espalda, hombros, codos, muñecas. Lo que la empresa quiere es que todas estas enfermedades que se pudieran asociar potencialmente a los movimientos repetitivos, quitárselas de en medio. Si mañana la empresa cierra y hay este tipo de enfermedades profesionales, tienen que hacerse cargo, si luego esto se demuestra por el órgano de la Seguridad Social pertinente, claro. Pero si las pueden pasar por contingencias comunes, se las cargan a la Seguridad Social y no les cuesta tanto."

VIII. Tipos de accidentes producidos en el sector.

La tipología de los accidentes que se producen en el sector logístico que se ha comentado

a la hora de realizar los grupos de discusión, es la misma que ha aparecido al realizar las entrevistas en profundidad: la mayoría de los accidentes son calificados como leves y un porcentaje menor calificados como graves o muy graves. A modo de ejemplo a continuación se hace referencia a algunos de estos accidentes graves que nos han comentado los trabajadores.

"Yo presencie otro de un trabajador que estaba de contrato temporal. Este se callo del muelle con carretilla y todo. Otro accidente grave que yo presencie fue el de un transportista que chafó a un operario contra el muelle. Se tiene mucha costumbre de bajar al muelle a dar instrucciones a los camioneros. Y esto no se debe hacer. No se miden las distancias y la gente muchas veces no tienen la sensación de riesgo. También los muelles suelen dejar bastante que desear."

IX. Calidad de las actuaciones preventivas.

Aunque las empresas adopten determinadas medidas encaminadas a reducir o eliminar riesgos en sus instalaciones, existe una percepción generalizada por parte de los asistentes, que indican que las actuaciones preventivas no son las más adecuadas, ni son las suficientes.

No en todas las empresas hay una implicación real por todos los miembros de la organización a la hora de implantar la prevención. En algunas empresas, apuntan, se valora más la producción que la seguridad. A modo de ejemplo, se expone un caso concreto que se ha comentado dentro del debate.

"Para mi hay algo dentro de la prevención en el sector que está fallando. Porque nosotros le decimos a la empresa baja esa fila de palets que se caerá. Y la bajan. Y toman algunas medidas que son correctas. Pero hay algunos aspectos que se nos escapan. La producción es mucho más prioritaria para la empresa que lo que es la prevención. No van en consonancia, la producción va siempre muy por delante. Por ejemplo, de un tiempo a esta parte nos han colocado un detector de radiofrecuencia para las mercancías. El aparato te lo ponen colgado

en una parte de la carretilla que esta dificultando el campo de visión. Y los aparatos son grandes y te dificultan la visión. Con este aparato puede sacar rutas cualquier persona. Es decir que a mí en mi coche, me prohíben utilizar el móvil, un GPS pero en la empresa si que puedo manejar la carretilla y la vez que manipulo un aparato así de grande, con teclas, tengo que estar mirando todo el rato al frente. Y nadie se ha parado a pensar que eso no es bueno para prevenir accidentes. Por eso te digo que prevalece la producción a la prevención."

X. Principales riegos asociados al sector logístico desde la perspectiva del grupo.

Los riesgos más relevantes para los trabajadores, según su perspectiva, que tienen en el puesto de trabajo del almacén son el manejo manual de cargas, el trasiego de personas y carretillas por las mismas áreas, las caídas de materiales almacenados, el ruido provocado por las cintas transportadoras y por los golpes de los paquetes en las cintas, etc.

Para los trabajadores de las oficinas los riesgos más importantes son los relacionados con las posturas sedentarias y los riesgos psicosociales.

"Pues hay varios aspectos que nos preocupan. Las carretillas que se mueven por el almacén, mala manipulación de las cargas, movimientos repetitivos en las cintas, la iluminación en alguna zona es deficiente, falta de plantilla en algunas ocasiones. Como ves unas cuantas cosas."

"Los riesgos más importantes en un almacén son: la utilización de carretillas, cuando se realiza un mal apilamiento que puede producir caídas de materiales, suelos deficientes, el movimiento de trabajadores y carretillas dentro de los almacenes, el movimiento de camiones en los muelles."

"Un problema importante que hay en este sector logístico es que normalmente, en los almacenes, tenemos que trabajar en los mismos espacios, personas y maquinaria (carretillas). Esto es peligroso. En mi trabajo hay zonas en el almacén, que como vayas un poco despistado y pase alguien andando, te lo llevas por delante. En algunos casos, la empresa podría delimitar las zonas de paso de carretillas de las zonas de paso de peatones, pero en otros es muy difícil, porque siempre tienes que bajar a hablar con el carretillero que ha cargado el camión,

porque tienes que repasar un pedido a pie de muelle, porque tienes que pasar a la otra parte de la nave donde están los palets vacíos, etc."

Los riesgos que cualquier trabajador se puede encontrar en su puesto de trabajo dependen de las características del mismo, del entorno y de la disposición de su empresa para poner mayor o menor empeño en la mejora y el mantenimiento de instalaciones y equipos de trabajo. En el sector logístico nos hemos encontrado con empresas que intentan prevenir riesgos para sus trabajadores invirtiendo en la mejora de instalaciones y equipos. Aunque también nos hemos encontrado otras empresas donde existen claras deficiencias en este sentido.

"Yo cuando llego a las 7 de la mañana al almacén, me da miedo. Hay un paso de peatones en el almacén que está tapado por mercancías, tengo que pasar por zonas en las que hay carretillas circulando y somos más de 100 trabajando. Luces de carretilla que no funcionan. Métete a las 7 de la mañana a cargar un camión sin luces. Pues no ves tres en un burro."

"Nosotros ahora hemos tenido un problema porque en ciertas partes no había suficiente iluminación. Vinieron los técnicos del servicio de prevención y ha salido que en la mitad de las zonas falta iluminación. Pero esto lleva así por lo menos cinco años."

XI. Manejo de productos químicos.

Aunque no todos los operadores logísticos manejan productos químicos entre sus mercancías, nos ha parecido interesante tratar este asunto en un apartado diferenciado ya que el transporte de mercancías peligrosas también se encuentra dentro del sector.

"En mi empresa trabajamos manipulando productos químicos. Pinturas, disolventes, aerosoles. Todo este lo manejamos. Los tenemos almacenados y cuando el cliente lo pide se les envía. Y lo tenemos almacenado en el mismo almacén que el resto de mercancía. Y la gente que los maneja debe de tener un curso, saber como manejarlo, las precauciones que se deben cumplir. Lo único que se nos ha hecho, es darnos un curso por encima y ya esta."

En la mayoría de las empresas no se ha impartido formación específica para el adecuado uso y manejo de mercancías peligrosas por parte de los trabajadores ni sobre que medidas adoptar en caso de rotura, derrame o emisión de este tipo de productos por el almacén.

"Pues en mi caso a veces si que tenemos que manejar mercancías peligrosas. Pero solo nos fijamos en las etiquetas que llevan las cajas fuera. Nunca nadie nos ha explicado que peligros tienen estas mercancías ni como debemos manejarlas. Nosotros no sabemos si cargamos un paquete explosivo con uno inflamable. Y a veces se cargan mercancías peligrosas que tienen etiquetas distintas en el mismo camión."

Se comenta incluso, que en determinadas empresas, se procura evitar, la preparación de la documentación necesaria que se tendría que hacer cuando se manejan mercancías peligrosas (carta de porte, documentación informativa al conductor) o realizando los envíos de estas mercancías en vehículos no autorizados para ello.

"A mi me ha pasado más de una vez que el encargado me dice: lo que lleva mercancía peligrosa no me lo dejéis en la parte de atrás, meterlo al fondo del camión. Si los para la policía, abren por atrás y no ven las etiquetas. Así no tienen que hacer tantos papeles, ni la carta de porte esa ni nada. Se las saben todas. También me dijeron una vez que le quitara la etiqueta a un barril."

XII. Comités de seguridad y salud. Delegados de prevención.

El Comité de Seguridad y Salud debe ser, en aquellas empresas donde exista, un órgano importante para la implementación y gestión de la prevención. Es el órgano adecuado para la puesta en práctica y evaluación de los planes y programas de prevención de riesgos en la empresa.

"Las reuniones que tenemos en el comité son muy monótonas y repetitivas. Hoy pedimos que se han de tomar determinadas medidas preventivas y en la siguiente reunión el 90% de estas medidas no se han tomado y tienes que volver a repetirlo."

Algunos trabajadores que forman parte del Comité de Seguridad y Salud nos relatan la forma en que actúan en este órgano cuando encuentran alguna deficiencia.

"Nos dedicamos a ir con una libreta apuntado por la planta, todo aquello que consideramos que se debe mejorar. El resto a trabajo de oficina. Luego nos reunimos y repasamos los problemas graves que hemos detectado. Nos han venido muy bien los teléfonos móviles con cámara. Cuando vemos alguna situación extraña, le hacemos una foto. Así la empresa no puede decir que esa situación no se ha producido. Si el problema es muy gordo, vamos a los técnicos de la Comunidad de Madrid y se los exponemos. Ellos nos asesoran y con lo que nos dicen se lo enseñamos al técnico de prevención de la empresa y al jefe. Si no hacen caso, en 15 días nosotros denunciamos. Y así es como funcionamos porque si no, no hay manera."

CONCLUSIONES GENERALES DE LOS ESTUDIOS CUALITATIVOS

La actividad desarrollada por los operadores logísticos, que duda cabe es una actividad que tiene implícitos ciertos riesgos. Ello implica que todas las partes involucradas en la prevención de riesgos laborales, Administraciones Públicas, empresas, sindicatos y trabajadores, deberían redoblar sus esfuerzos, para lograr que se traten de riesgos controlados. Esto significa que han de ser conocidos y evaluados, de forma que sea posible que la actividad logística se desarrolle con las máximas garantías de prevención.

En los apartados anteriores se ha analizado y pormenorizado los aspectos más relevantes en materia preventiva que han aparecido en la realización tanto de las entrevistas en profundidad, como en los grupos de discusión. Hasta el momento hemos expuesto una serie de temas que se han ido extrayendo de dichos estudios cualitativos; en este apartado procedemos ha exponer un resumen general de ambos estudios haciendo hincapié y resaltando aquellos aspectos preventivos de especial interés por la problemática que suscita.

COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES

A lo largo del estudio cualitativo se pone de manifiesto que los operadores logísticos tienen un gran problema a la hora de realizar la coordinación de actividades empresariales. Esta situación se da sobretodo en la relación de estas empresas con los transportistas autónomos. En muchas ocasiones, los transportistas autónomos carecen de la documentación necesaria para realizar la coordinación, por desconocimiento, apatía o falta de voluntad de los mismos a la hora de cumplir esta reglamentación. En otras ocasiones, la dinámica del trabajo en los operadores logísticos, hace muy complicado el necesario intercambio de información que ha de existir entre los transportistas y las empresas. Para complicar la situación aún más, por algunos operadores logísticos, pasan a lo largo del año un gran número de transportistas, por lo que la gestión de la documentación necesaria para el correcto cumplimiento de la coordinación, haría necesario que se dedicarán una gran cantidad de medios técnicos y humanos. Esto supondría un gran coste para las empresas.

TRABAJADORES PROCEDENTES DE ETT

En la mayor parte de los operadores logísticos, en determinadas épocas del año, con motivo de picos de producción, o de forma constante, se hace uso de personal procedente de las empresas de trabajo temporal. La obligación de formar a estos trabajadores corresponde a la ETT, pero en demasiadas ocasiones esta formación no se imparte o se imparte de forma rápida y demasiado simplificada. Muchos de los trabajadores que envían las ETT, son inmigrantes. En principio este hecho no debería plantear ningún problema, pero la falta de formación, los problemas que algunos de ellos tienen con el idioma y la falta de integración de tipo social y laboral, hace que sea necesario un esfuerzo por parte de empresarios y organizaciones sindicales para mejorar esta situación. La presencia de personal de las ETT en las empresas, puede implicar un aumento potencial de determinados riesgos, para estos trabajadores y para los trabajadores de plantilla.

CALIDAD DE LAS ACTUACIONES PREVENTIVAS

Se pone de manifiesto una baja calidad en determinadas actuaciones a la hora de realizar la actividad preventiva. Podemos diferenciar dos situaciones tipo de deficiencias.

1. Empresarios y trabajadores han vertido sus críticas sobre los servicios que ofrecen los SPA, criticando que algunos de estos SPA no prestan sus servicios de forma adecuada.
2. Los técnicos de prevención de los SPP, expresan sus quejas en determinadas actuaciones de la Inspección de trabajo. Indican que los inspectores, en más ocasiones de las deseadas “solo se fijan en la documentación”. Para estos técnicos la prevención debe hacerse todos los días, estando más pendiente de los problemas preventivos de las empresas, que de la documentación en materia preventiva.

FORMACIÓN E INFORMACIÓN

La formación en prevención riesgos laborales se ha revelado como una herramienta eficaz para intentar reducir los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales. Además, es un imperativo legal marcado por la ley de prevención en su artículo 19. La situación con la que nos hemos encontrada en este estudio pone de manifiesto los siguientes aspectos:

- La formación se ofrece a los trabajadores de forma muy desigual. Si bien en algunas empresas (grandes operadores logísticos) se ofrece la formación necesaria incluso a través de plataformas internas e-learning, en otras empresas la formación o no se ofrece, o se ofrece de forma muy poco útil y generalista.
- Algunos trabajadores de las ETT, no han recibido la formación que se les debe impartir y por tanto desconocen los riesgos a los que se encuentran expuestos.

PRODUCTOS QUÍMICOS

Existen más operadores logísticos que los que cabría pensar en un principio, que operan mercancías peligrosas. Por regla general, estos operadores que manipulan productos químicos, no le prestan la debida atención que se merece el manejo y almacenamiento de este

tipo de productos, observándose deficiencias, también, en la información que los trabajadores tienen sobre los productos que manejan.

CARRETILLAS ELEVADORAS

Las carretillas de elevación y manutención siguen siendo los equipos de trabajo que se ven involucrados en la mayoría de accidentes graves y mortales.

Tanto en los grupos de discusión como en las entrevistas en profundidad, ha quedado perfectamente claro por parte de técnicos de prevención, empresarios y trabajadores, que las carretillas son equipos de trabajo muy peligrosos y que se debe de tener mucho cuidado en su utilización. Cuidado, que muchas veces se deja de tener, por la familiarización continua del trabajador con las carretilla.

TRASTORNOS MUSCULOESQUELÉTICOS (TME)

Los TME siguen siendo aquellos trastornos, que los trabajadores perciben como los que más pueden afectar a su salud, relacionado con las condiciones de trabajo.

No todos los operadores logísticos tienen que manejar el mismo tipo de mercancía. Los hay que se dedican a la paquetería en general, los que trabajan cualquier tipo de embase y/o embalaje, los que prácticamente todas las cargas están paletizadas, etc. Pero habitualmente en cualquier operador logístico, en alguna fase del desarrollo de su actividad, se tiene que realizar alguna manipulación manual de carga. Esto hace que los TME sigan estando a la orden del día en este sector.

06.Análisis de los Estudios Cuantitativos

Objetivo del estudio

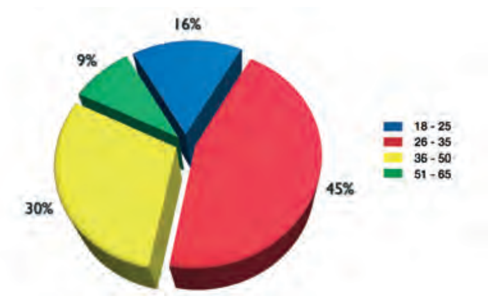
El fundamento de esta técnica cualitativa se basa en que permite, mediante análisis estadísticos, extrapolar los resultados y opiniones obtenidos en una muestra representativa de trabajadores, al universo real de profesionales que conforma el sector.

El objetivo fundamental de este estudio cualitativo es realizar un análisis de las condiciones de seguridad y salud de los trabajadores del sector logístico, analizando diferentes aspectos relacionados con estas condiciones de trabajo.

Encuestas. Resultados

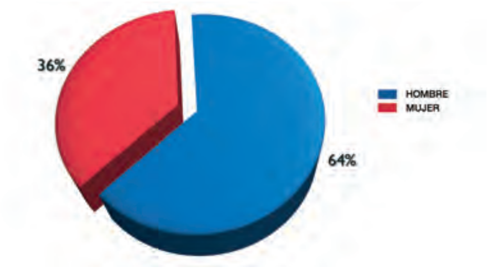
La edad media de los trabajadores del sector logístico tal y como se refleja en la siguiente gráfica, se encuentra en el rango de 26 a 35 años. Un 30% de los trabajadores se encuentran en la franja de edad que va desde los 36 a los 50 años. Es en los tramos de mayor edad, donde la presencia de los trabajadores es mínima. Con más de 50 años sólo trabaja un 9% de trabajadores del sector.

Gráfica 1. Edad



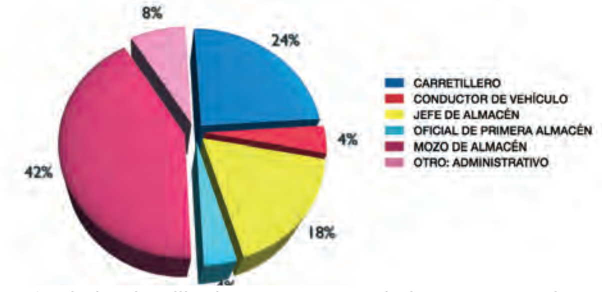
Aunque en los últimos años ha aumentado la población femenina en el sector, como se puede apreciar en la siguiente gráfica, los trabajadores del sector logístico son en un 64% hombres, mientras que las mujeres ocupan puestos de trabajo en el 36% de los puestos restantes.

Gráfica 2. Sexo



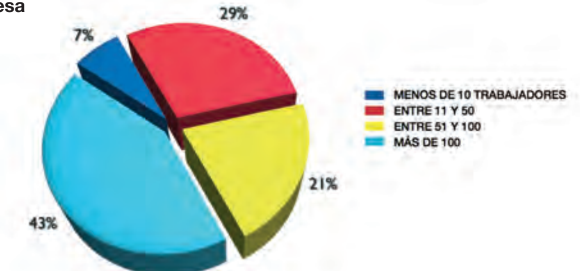
Con lo que respecta a la distribución de puestos de trabajo, un 42% de los trabajadores encuestados responden que desarrollan su actividad en el puesto de mozo de almacén. Un 24% trabaja en el sector logístico manejando una carretilla de elevación y manutención. El 18% ejercen su trabajo como jefe de almacén. Solo un 4% son conductores de reparto o de ruta.

Gráfica 3. Puesto de Trabajo



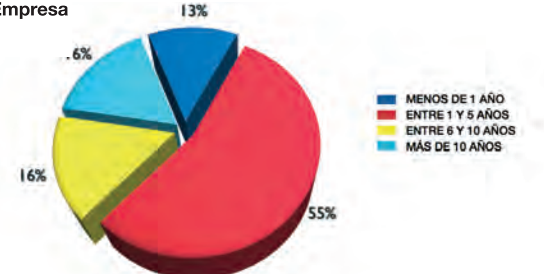
Por lo que respecta al tamaño de la plantilla, la mayor parte de los encuestados trabajan en empresas de más de 100 trabajadores (43%), mientras que el 21% lo hacen en empresas que cuentan en su plantilla entre 51 y 100 trabajadores y el 29% lo hacen en empresas de 11 a 50 trabajadores.

Gráfica 4. Plantilla de la Empresa



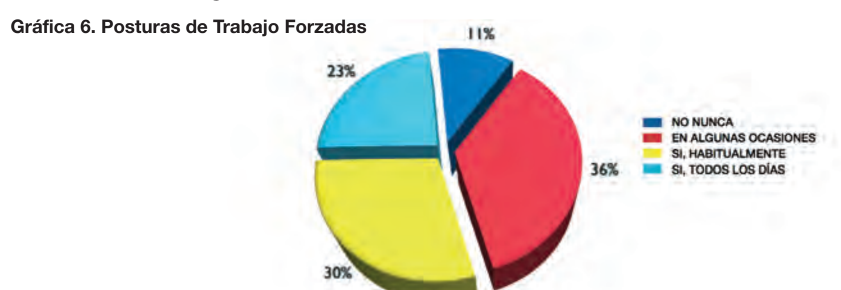
Otra pregunta que les hemos hecho a los trabajadores es el tiempo de permanencia en sus empresas. Sólo el 16% de los trabajadores lleva más de 10 años trabajando en sus empresas. En el otro extremo nos encontramos con el 13% que llevan menos de 1 año trabajando. El mayor porcentaje lo encontramos en la franja de entre 1 y 5 años, con un porcentaje del 55%.

Gráfica 5. Antigüedad en la Empresa



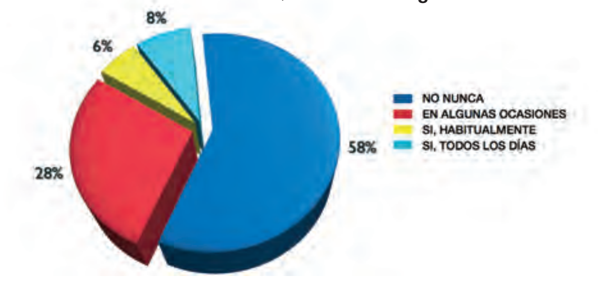
Por lo que respecta a las posturas forzadas que tienen que mantener los trabajadores en la realización de sus trabajos, el 53% afirma que tiene que adoptar este tipo de posturas, un 30% todos los días y un 23% habitualmente. Esto indica que los problemas de salud derivados de este tipo de posturas, pueden afectar a un porcentaje importante de los trabajadores del sector logístico.

Gráfica 6. Posturas de Trabajo Forzadas



A la pregunta ¿durante su trabajo manipula/almacena productos químicos y/o biológicos?, el 58% de los encuestados responde que nunca lo hacen, mientras que un 28% lo hace en algunas ocasiones y sólo un 8% lo hace todos los días. Es decir, que existe un porcentaje de trabajadores más importante de lo que se puede suponer en un principio que manipulan, manejan o almacenan este tipo de productos, que pueden tener una peligrosidad intrínseca superior a otro tipo de mercancías.

Gráfica 7. Manipulación y Almacenamiento de Productos Químicos / Biológicos



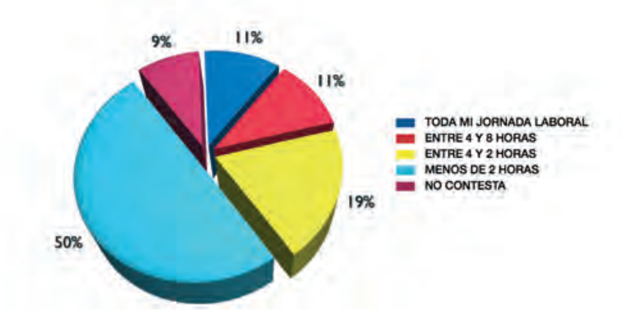
Cuando se les pregunta a los trabajadores si el apilamiento de las mercancías se realiza con las adecuadas medidas de seguridad, un 67% responde que sí, siempre, pero el 24%, responde que sólo cuando el ritmo de trabajo no es elevado y el 1% señala que nunca se cumplen dichas medidas de seguridad.

Gráfica 8. Apilamiento de Material con Medidas de Seguridad Adecuadas



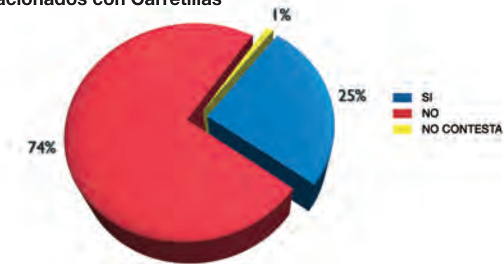
Los muelles de carga y descarga son zonas en las empresas logísticas que tienen una especial peligrosidad, principalmente por la confluencia de personas y maquinaria de elevación y manutención en la misma zona. Por eso es interesante saber el tiempo que el personal pasa en esta área de trabajo. El 50% de los trabajadores pasa más de 2 horas en esta área. El 19% entre 4 y 2 horas. El 22% pasa más de 4 horas en los muelles, un 11% entre 4 y 8 horas y otro 11% toda su jornada laboral.

Gráfica 9. Tiempo de Estancia en Muelles de Carga y Descarga



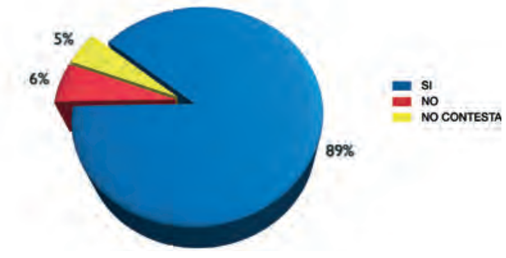
Las carretillas de elevación y manutención son ampliamente utilizadas en el sector logístico. Por eso, es importante saber que un cuarto de los trabajadores del sector, ha sufrido algún accidente/incidente relacionado con las carretillas.

Gráfica 10. Accidentes Relacionados con Carretillas



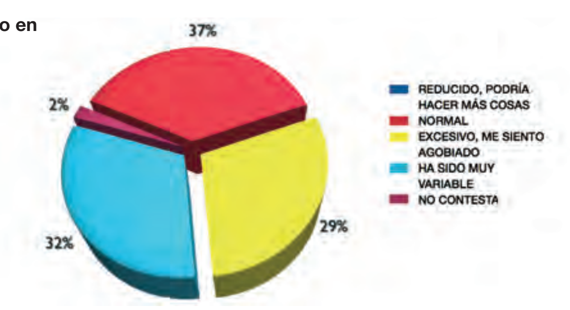
Como se puede apreciar en el gráfico 11, los trabajadores se encuentran adecuadamente formados sobre la utilización y el manejo de los Equipos de Protección Individual, ya que el 89% de los encuestados, responden afirmativamente a esta cuestión.

Gráfica 11. Información sobre la Utilización de EPI



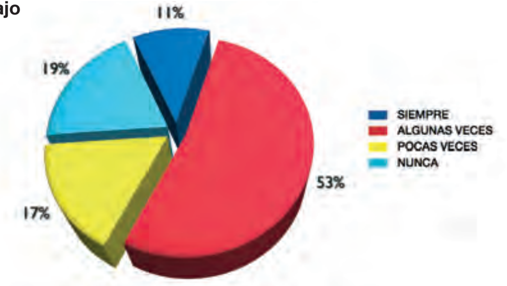
Por lo que respecta al ritmo de trabajo, al preguntar a los trabajadores sobre la carga de trabajo en los últimos tres meses, el 37% responde que la carga de trabajo es normal. El 29% dice que ha sido excesiva, mientras que el 32% comenta que la carga de trabajo ha sido variable.


Gráfica 12. Carga de Trabajo en los Tres Últimos Meses

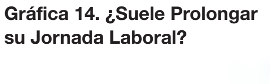


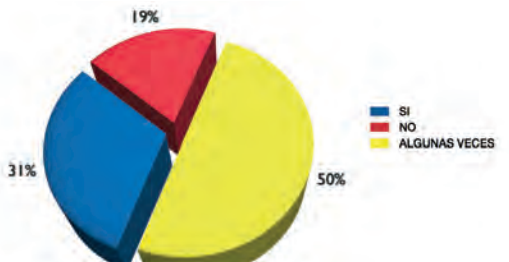
Al preguntarles a los trabajadores sobre la posibilidad de elección, modificación, distribución y/o duración de las pausas en el trabajo, el 53% dice que en algunas ocasiones tiene esta posibilidad. Un 11% dice que siempre puede elegir cuando realiza las pausas, mientras que en el otro extremo, un 19% dice que nunca tiene posibilidad de elección al realizar las pausas.

Gráfica 13. Pausas en el Trabajo



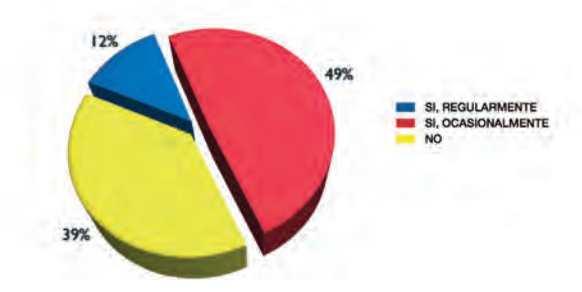
A la pregunta ¿suele prolongar su jornada laboral?, sólo un 19% indica que no prologa su jornada laboral, mientras que el 31% lo suele hacer y el 50% lo hace en algunas ocasiones


Gráfica 14. ¿Suele Prolongar su Jornada Laboral?



El 12% del personal del sector tiene que trabajar regularmente en días festivos, un 39% no tiene que trabajar los festivos y 49% lo hace ocasionalmente.

Gráfica 15. Trabajo en Días Laborales y Festivos



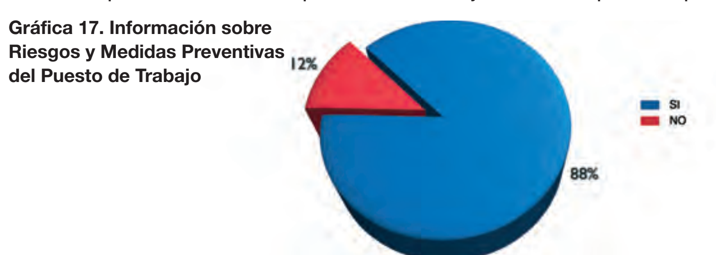
Por lo que respecta a la organización del trabajo en turnos de trabajo o jornada partida, prácticamente la distribución es al 50%, ya que un 48% indica que trabaja a turnos y un 52% que lo hace en jornada partida.

Gráfica 16. ¿Trabaja Ud. por Turnos?



Una amplia mayoría de los trabajadores (88%) han recibido información sobre los riegos y las medidas preventivas de su puesto de trabajo como se puede apreciar en la gráfica 17.

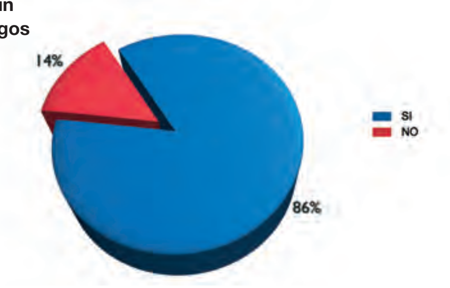
Gráfica 17. Información sobre Riesgos y Medidas Preventivas del Puesto de Trabajo



También un gran porcentaje de los trabajadores del sector (86%), han recibido algún tipo de curso en materia de Prevención de Riesgos Laborales.

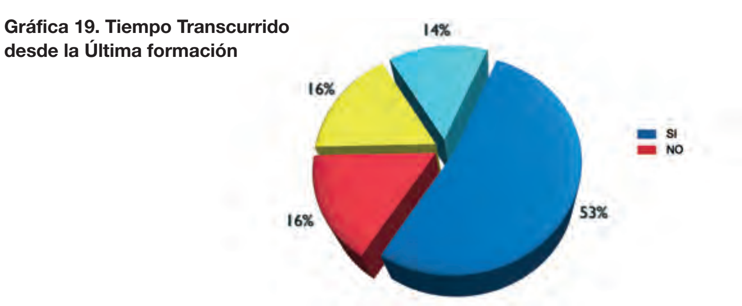


Gráfica 18. ¿Ha Recibido algún Curso de Prevención de Riesgos Laborales?



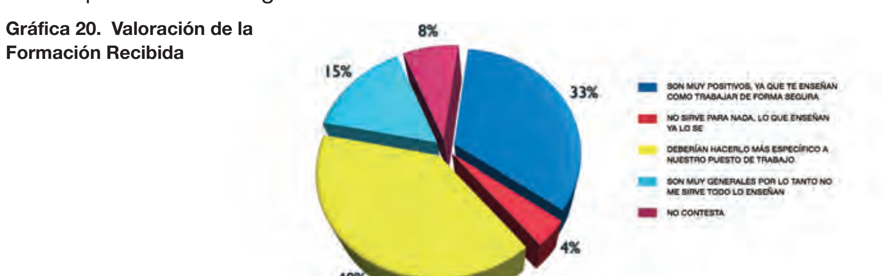
Del total de trabajadores que han recibido formación en materia de PRL, un 52% la recibió hace menos de un año, un 16% hace más de un año y un 18% hace más de 2 años.

Gráfica 19. Tiempo Transcurrido desde la Última formación



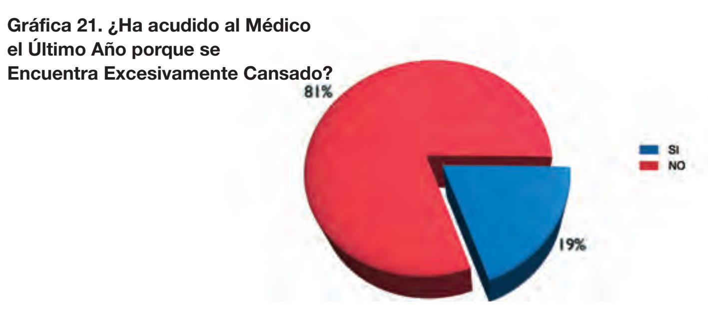
Con respecto a la valoración que hacen de los cursos de PRL los trabajadores, un 33% los consideran muy positivos, un 40% indica que deberían ser más específicos para el puesto de trabajo que ocupan, un 15% señala que son excesivamente generales y tan sólo el 4% indica que no tienen ninguna utilidad.

Gráfica 20. Valoración de la Formación Recibida



Como se aprecia en la gráfica 21, un 19% de los trabajadores afirman que han acudido al médico en el último año porque se encuentran excesivamente cansados, mientras que un 81% de los mismos no han acudido al médico por ese motivo.

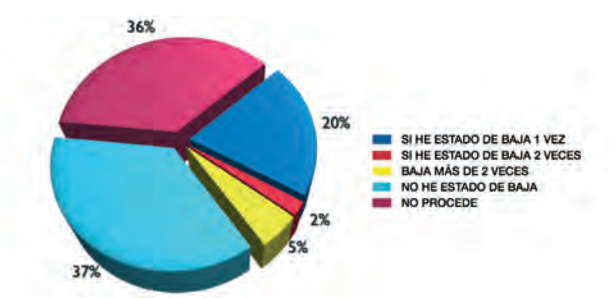
Gráfica 21. ¿Ha acudido al Médico el Último Año porque se Encuentra Excesivamente Cansado?



En la gráfica 22 como dato más significativo se aprecia que, del 19% de los trabajadores que ha acudido al médico en el último año porque se encuentran excesivamente cansados, el 20% de estos trabajadores ha estado una vez de baja por este motivo.

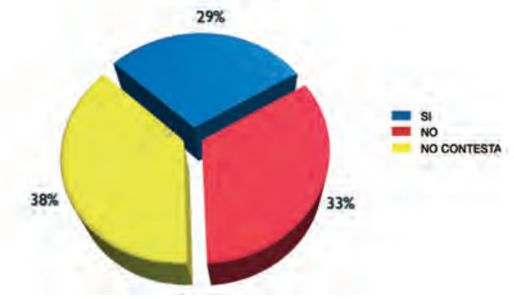


Gráfica 22. Bajas Laborales



Cuando se les pregunta a los trabajadores si piensan que sus problemas de salud tienen alguna relación con las condiciones de trabajo, un 29% de los encuestados responde que sí, un 33% señala que no, mientras que el 38% no contesta la pregunta. Todo esto se aprecia en la gráfica 23.

Gráfica 23. Relación entre los Problemas de Salud y las Condiciones de Trabajo



CONCLUSIONES GENERALES DE LOS ESTUDIOS CUANTITATIVOS

En las gráficas y comentarios anteriores se pueden observar los aspectos más importantes que se ha obtenido como resultado del análisis de las encuestas realizadas a los trabajadores. A continuación vamos a resumir y resaltar aquellos aspectos, que por su importancia en materia preventiva y su problemática, son de mayor interés.

Tan sólo un 9% de los trabajadores tienen más de 50 años. Esto podría indicar que para ciertas edades por encima de estos 50 años, realizar tareas relacionadas con el manejo de cargas es muy costoso, y por tanto los trabajadores que llegan a ciertas edades, tienden ha abandonar esta actividad. Sobre todo aquellos que realizan tareas de manejo manual de cargas en los almacenes.

Otro hecho destacable es que tan sólo el 4% de los trabajadores encuestados trabaja como conductor de vehículos es decir, que sólo este porcentaje de los trabajadores de las empresas logísticas trabajan como conductores de reparto o de larga distancia. Aunque muchas empresas del sector necesitan de este colectivo de trabajadores, cuentan con pocos conductores, ya que el grueso de este trabajo lo externalizan en empresas de transportes o en conductores autónomos.

Se observa que el 30% de los trabajadores del sector afirma que para la realización de su trabajo tiene que adoptar posturas forzadas todos los días y un 23% lo hace de forma habitual. Estos porcentajes son demasiado elevados, y **tanto empresarios como trabajadores deberían poner en marcha medidas, tanto técnicas como organizativas, para reducirlos.**

El 24% de los trabajadores indica que sólo se cumplen las adecuadas medidas se seguridad en el apilamiento de materiales, si el ritmo de trabajo no es elevado. Esto implica que en algunas ocasiones, no se respetan las normas de seguridad apropiadas cuando el ritmo de trabajo es excesivo. Las deficiencias en el apilamiento de material pueden provocar accidentes graves por caída de materiales desprendidos o por el colapso de los propios apilamientos. **Es fundamental por tanto, que se compaginen de forma apropiada en las empresas, las directrices de seguridad y salud con las directrices de productividad.**

La formación/información sobre los riesgos y las medidas preventivas de los puestos de trabajo, así como la información sobre el uso y manejo de Equipos de Protección Individual está bastante generalizada en el sector, Pero se debe destacar que el porcentaje de trabajadores que piensa que la formación recibida debería ser más específica para el puesto de trabajo desarrollado es del 40%, como se aprecia en la gráfica 20. Sin duda alguna un porcentaje demasiado elevado.

También es destacable el hecho de que un 28% de los encuestados han manejado en alguna ocasión productos químicos, es decir, que no es inusual que se manipulen y almacenen productos químicos en las empresas del sector. Por productos químicos entendemos todo tipo de productos: productos de limpieza, detergentes, consumibles, derivados del petróleo, etc.

Cuando se les pregunta a los trabajadores si trabajan en días festivos, un 12% responde que si, regularmente; un 49% que si, ocasionalmente y un 39% que no. **La necesidad de los operadores logísticos de dar servicio a sus clientes, obliga a que sus trabajadores tengan que trabajar muchos días festivos. Esto puede plantear problemas en cuanto a la conciliación de su vida social y familiar.**

Por último, parece importante remarcar, que un tercio de los trabajadores relacionan sus problemas de salud con el trabajo. Nos parece éste un porcentaje más elevado de lo que sería deseable.

7.Conclusiones Generales del Proyecto

Después del estudio en materia preventiva llevado a cabo en el sector (apartado 1), del trabajo de campo efectuado y de la realización de los estudios cualitativos y cuantitativos (apartados 5 y 6 respectivamente), a continuación se expone unas breves conclusiones del proyecto, a la vez que recomendaciones, a fin de que el lector pueda hacerse una idea de la situación general del sector en materia preventiva, una vez procedido a su estudio y análisis.

Existe un amplio abanico de actividades que desarrollan los operadores logísticos en España, con distintos métodos de producción, con organizaciones del trabajo distintas y que utilizan una variada gama de maquinaria y equipos de trabajo, aunque siempre existan ciertas similitudes. Esto tiene como resultado que aparezcan una variedad de riesgos, que se traducen en la materialización de determinados accidentes y dolencias.

1. Mejora o compra de nuevos equipos de trabajo e instalaciones.

Los retrasos de determinadas empresas en la mejora o compra de nuevos equipos de trabajo o en la adaptación y mejora de las instalaciones, pueden tener una importante influencia en la protección de la seguridad y la salud de los trabajadores, por lo que se hace necesario un impulso en este sentido. Es necesario que las empresas se conciencien, de que la inversión y el desembolso económico que se haga en materia seguridad y salud en el trabajo, redundará con el tiempo, en beneficio para el propio empresario.

2. Trastornos Músculo Esqueléticos (TME).

Entre los trabajadores, que desarrollen su actividad manipulando manualmente cargas, aparecen con demasiada asiduidad los TME. Estos trastornos se traducen generalmente en lesione de espalda, codos, hombros, antebrazos, omoplatos, clavículas, etc. Para minimizar estos trastornos es conveniente plantear la rotación de los trabajadores en diferentes puestos de trabajo y un adecuado programa de vigilancia de la salud. A pesar de que estas medidas ya se están aplicando en muchas empresas, resulta de justicia mencionar, que el gran volumen de cargas que suelen manejar los operadores logísticos y la variedad y disparidad de las mismas, hace comprensible, aunque no justificable, que sigan apareciendo este tipo de dolencias.

3. Accidentes con carretillas elevadoras.

Tanto en los estudios cualitativos como en los cuantitativos se ha puesto en evidencia, el gran porcentaje de accidentes/incidentes que siguen habiendo con las carretillas de elevación y manutención.

Se observa que un 25% de los encuestados han sufrido algún accidente/incidente con el manejo y utilización de carretillas de elevación y manutención. Varios son los motivos de este elevado porcentaje. Por un lado, el gran número de carretillas que se usan en el sector logístico, ya que se trata de equipo de trabajo indispensable en el sector. Por otro lado, se hecha en falta una adecuada concienciación de empresarios y trabajadores sobre los peligros intrínsecos del uso y manejo de este tipo de maquinaria.

Los accidentes en los que están involucradas las carretillas de elevación y manutención siguen siendo, por las graves consecuencias que tienen, los más preocupantes en el sector. El uso de esta maquinaria esta ampliamente extendida. Se utilizan carretillas de todo tipo: eléctricas, con motor diesel, trilaterales, bilaterales, telescópicas, apiladoras eléctricas y manuales, transpaletas eléctricas y manuales, recogepedidos, etc. Es preciso seguir concienciando a trabajadores y empresarios del peligro intrínseco de estos equipos. Sería interesante exponer a las administraciones competentes, que es necesario replantearse la formación necesaria para la utilización de esta maquinaria. Se debería proceder a la regulación, a nivel nacional, de este tipo de formación, dada la amplia y dispar oferta formativa que hay en este momento en el mercado. Esta regulación, debería abarcar: las características de la formación, los contenidos teórico-prácticos de la misma, su duración, las entidades autorizadas para la impartición, etc. Dicha regulación facilitaría a las empresas la extensión de la formación a todos los trabajadores y por tanto, supondría una mejora en la formación de estos trabajadores.

4. Baja calidad de los servicios prestados por algunos SPA.

Otro aspecto que ha salido a relucir tanto en los estudios cualitativos como en los cuantitativos es la baja calidad que ofrecen algunos SPA a los operadores logísticos. En este sentido aparecen deficiencias como las siguientes:

- Evaluaciones de riesgos demasiado genéricas y poco concretas a las condiciones particulares de cada empresa.
- Plazos de ejecución de las medidas preventivas demasiado dilatados.
- No realización de un adecuado seguimiento de la gestión preventiva en las empresas.

Es necesario pues, se vele no sólo por el cumplimiento del contrato y de las actuaciones

que se deben de llevar a cabo, si no además porque dichas actuaciones sean eficaces y eficientes y sirvan para el objetivo que tienen, ayudar a las empresas a la implantación de las medidas preventivas y a la reducción de la siniestralidad laboral.

5. Deficiencias en la calidad y especificidad de la formación en PRL.

También se ha puesto de manifiesto, tanto en los estudios cualitativos como en los cuantitativos que la formación que ofrecen los SPA y SPP, es deficiente en líneas generales. Tanto trabajadores como algunos técnicos del sector, se quejan de la falta de especificidad de la formación para los distintos puestos de trabajo, así como, en muchas ocasiones, la baja calidad de los contenidos.

Esta conclusión, debería hacer reflexionar a todos los actores implicados en la prevención (empresarios, técnicos de prevención, trabajadores, sindicatos) para que se llevaran a cabo actuaciones encaminadas a mejorar esta formación preventiva, así como exigir, que dicha formación se adapte a sus características y especificidades y se mejore sus contenidos.

Anexos

Anexo I

Buenas prácticas en la utilización y el manejo de carretillas de elevación y manutención.

- Cumplir los límites de velocidad, de carga y de uso de la carretilla.
- Acelerar y detener la carretilla de forma gradual.
- Antes de poner en marcha la carretilla, cerciorarse de que no hay personas en los alrededores.
- Tocar el claxon cuando se aproxime a salidas, esquinas, pasillos, zonas de peatones, etc...
- Se avisará con suficiente antelación, cualquier maniobra que se vaya a realizar.
- Disminuir la velocidad de marcha en terrenos desiguales o accidentados, cruces y en los lugares con escasa visibilidad o con obstáculos.
- Cuando se transporten cargas voluminosas, que dificulten la visibilidad marcha delante, se deberá conducir marcha atrás con el fin de poder ver hacia dónde se dirige y si es necesario, se auxiliará con una persona que le sirva de guía.
- Siempre se mantendrá una distancia de seguridad detrás de cualquier otra carretilla que esté en movimiento.
- Circular con la carga centrada, inclinada hacia atrás, apoyada contra el respaldo de las horquillas.
- Para transportar y recoger objetos redondos, tales como rollos, bidones, etc. se utilizarán aparejos o útiles apropiados.
- Al recoger un palet, la longitud útil de la horquilla debe ser por los menos, igual a los dos tercios de la longitud de la carga, debiendo adentrarse en su totalidad a escuadra en el palet.
- En los muelles comprobar las rampas de carga, no confiarse.
- Revisar previamente la carga. No moverla en caso de que no sea segura.
- En estanterías conducir con la máxima suavidad cuando se tenga el mástil extendido y comprobar la colocación de la carga para evitar su desplome, teniendo en cuenta el plano de trabajo para evitar el “error de paralaje”
- Se procurará que los motores térmicos no funcionen a ralentí durante largos períodos de tiempo en zonas cerradas o mal ventiladas.

• Las diferencias de iluminación pueden resultar peligrosas.

• Hacer sonar el claxon en las esquinas y lugares sin visibilidad.

• Bloquear la carretilla cuando se estaciona.

• No circular con las horquillas elevadas, tanto con carga como vacías, deberán estar a unos 15 cm. del suelo y el mástil retraído hacia atrás.

• Las cargas, bajo ningún concepto deberán subirse o bajarse mientras la carretilla está en movimiento.

• En ningún momento se utilizarán para transporte de personas, (causa de accidentes graves).

• La carretilla no se puede emplear como ascensor para trabajadores.

• No se sacará fuera de la zona protegida de la carretilla los brazos, piernas o cualquier parte del cuerpo.

• En una rampa no realizar giros, ni circular transversalmente, al descender con carga, se hará en principio, marcha atrás y con el mástil inclinado hacia atrás.

• No pasar por encima de un cable tendido sin proteger

• No pasar sobre objetos sueltos que estén en el suelo, como cartones, restos de embalaje etc. Parar y recogerlos.

• No adelantar a otro vehículo salvo en caso de absoluta necesidad.

• Bajo ningún concepto se debe levantar una carga con un solo brazo de la horquilla.

• El conductor de la carretilla deberá usar el equipo de protección individual que la empresa indique.

• Cuando se carguen o descarguen camiones, remolques, etc. es necesario cerciorarse de su inmovilidad, comprobando caso necesario que se han colocado los frenos y los calzos adecuados debajo de las ruedas.

• En la medida de lo posible, no trabajar dos carretillas simultáneamente en el mismo camión o rampa de carga.

• No conducir la carretilla con los guantes o las manos sucias de grasa.

• No bajarse de la carretilla sin parar el motor.

Anexo II.

Buenas prácticas sobre diferentes aspectos relativos a las estanterías metálicas de almacenamiento.

Los principales aspectos a considerar hacen referencia a: unidades de carga, condiciones de utilización, preparación de pedidos, modificaciones en las estanterías, señalización, mantenimiento e iluminación.

Unidades de carga (palets, contenedores, racks, etc.)

• Las unidades de carga utilizadas no deben sobrepasar los límites perimetrales, altura y peso máximo establecidos en el diseño de las estanterías.

• Deben disponerse los productos y/o materiales sobre unidades de carga, que resistan los materiales depositados sin deformarse y que permitan el almacenado seguro sobre las estanterías.

• Toda unidad de carga en mal estado debe ser inmediatamente sustituida. Se retirara del servicio, se señalizara como deficiente y se procederá a su reparación, si procede o a su destrucción.

Condiciones de utilización

Para asegurar unas condiciones de explotación seguras, se deberán cumplir las siguientes recomendaciones:

• Deben estar claramente diferenciados y señalizados los pasillos peatonales, de los pasillos de utilización por parte de las carretillas de manutención.

• Los pasillos peatonales tendrán un ancho mínimo de 1 m.

• Se debe prohibir el paso de personas por los pasillos de carretillas de manutención, y si excepcionalmente se hace, se señalizará la prohibición de acceso para vehículos de manutención.

• Hay que extremar las precauciones en los cruces de los pasillos de peatones y pasillos de

maquinaria de manutención. Se deben señalizar estos cruces con pasos de peatones (cebra) y si es necesario mediante medios que faciliten la visibilidad, por ej. espejos adecuados.

• No se realizarán almacenamientos, aunque sea transitoriamente, en los pasillos de circulación de carretillas de manutención.

• Se debe intentar, en la medida de lo posible, mantener libre de todo obstáculo los pasillos de maquinaria de manutención.

Preparación de pedidos

• El almacén estará dotado, siempre que sea posible, de áreas especificas, debidamente señalizadas, para la preparación de los pedidos y el acondicionamiento de las cargas.

• Esta rigurosamente prohibido subirse a la estanterías o por las estanterías para acceder a cajas, paquetes o materiales necesarios para la realización del pedido. A las mismas solo se accederá con las carretillas de elevación y manutención.

• Caso de que el acondicionamiento de cargas o la preparación de pedidos deba efectuarse al pie de las estanterías, se señalizará y delimitara adecuadamente la zona y sus accesos, para proteger al personal de las carretillas de elevación y manutención.

• En el caso en que se deban realizar trabajos de picking en los pasillos, antes de comenzar los trabajos se señalizara adecuadamente la zona y sus accesos para evitar que se produzcan accidentes.

• Como norma general, no se deben efectuar la preparación de los pedidos en niveles superiores al suelo, a no ser que se disponga de plataformas o de los elementos adecuados para ello.

• Cuando el tamaño, forma o resistencia de los objetos no permitan obtener cargas de cohesión suficiente como para oponerse a su caída, éstas serán inmovilizadas con la ayuda de dispositivos de retención (fundas de material plástico retráctil, redes, cintas, flejes, etc.) y se situaran preferentemente a nivel del suelo en la estantería.

• La situación de las cargas debe ser tal, que se reserven las partes bajas de las estanterías a las cargas más pesadas.

Modificación de las estanterías

Cualquier cambio, rediseño, variación, añadido, desmontado y posterior montado de toda o parte de la estantería, debe comportar obligatoriamente el recalculado y aprobación de las nuevas condiciones de utilización de la estantería, por parte de la empresa instaladora de la misma. Todas las modificaciones de las estanterías deben realizarse con las mismas vacías y por personal propio u homologado de la empresa instaladora, con el fin de que se mantengan las garantías de seguridad.

Señalización

En las estanterías se colocaran carteles de señalización en lugares visibles de las mismas, preferiblemente en las cabeceras de las estanterías, **donde se indiquen las cargas máximas por nivel, por escala, su distribución y la separación entre niveles**. En el caso de que en una misma instalación existan diferentes configuraciones de estanterías o se utilicen distintas unidades de carga, se han de colocar los carteles de tal forma que los trabajadores puedan identificar de forma sencilla las características de las estanterías.

Los pasillos se señalizarán con bandas de color amarillo o blanco, delimitando claramente las zonas de circulación y los límites de ubicación de las zonas de apilado. Es conveniente señalizar el lugar donde aparcar las carretillas de manutención, así como otros equipos de trabajo del almacén.

Mantenimiento

Como cualquier otro equipo, a las estanterías metálicas se les debe realizar un mantenimiento. No se puede pensar que después de años de utilización, sigan en las mismas condiciones que en el momento en que se instalaron. Se debe llevar a la práctica un adecuado programa de mantenimiento. Es conveniente que sea realizado por el fabricante o instalador de las estanterías. Este programa debe observar los siguientes aspectos:

• Al establecer los programas de mantenimiento preventivos se crearan listas de chequeo que

faciliten la fácil inspección y comunicación de las anomalías detectadas.

• Después de un golpe se reemplazará cualquier elemento deformado, verificando la verticalidad del conjunto. El elemento nuevo debe ser idéntico al sustituido. En cualquier caso y mientras no se haya reparado se deberá descargar la estantería y dejarla fuera de servicio, debidamente señalizada.

• Se debe instaurar un plan de inspecciones periódicas para la detección, comunicación y registro de deficiencias en las estanterías fácilmente visibles tales como: orden y limpieza de las áreas de almacenamiento y vías de circulación, elementos deformados, defectos de verticalidad, debilitamiento del suelo, falta de clavijas de seguridad, cargas mal estibadas, etc.

• Si se trabaja a turnos durante 24 horas y/o la rotación de mercancías es elevada en las estanterías, se debe establecer un plan especifico de inspecciones periódicas. Las inspecciones tendrán que ser semanales, mensuales y anuales.

1. **Inspección semanal** realizada por el jefe del almacén (o por quien este designe) en la que se verificará: la verticalidad de la estructura, el deterioro de largueros, la rotura de anclajes, la ausencia de clavijas de seguridad, las unidades de carga deterioradas, la ausencia de placas de señalización de características, la falta de verticalidad de la instalación, tanto longitudinal como transversal.
2. **Inspección mensual**, realizada por el jefe del almacén, incluyendo además la verticalidad de la instalación de todos los niveles y aspectos generales de orden y limpieza del almacén.
3. **Inspección anual**, realizada por personal competente y experimentado en esta actividad como fabricantes o instaladores de estanterías.

En todas las inspecciones se debe proceder a la identificación, valoración, comunicación y reparación de las deficiencias detectadas.

Todas las observaciones relativas al estado de las estructuras y suelo se consignaran en un registro en el que se hará constar: la fecha, naturaleza de la anomalía detectada, trabajos de restauración y su fecha. También se deberán consignar informaciones relativas a las cargas.

Iluminación

El nivel mínimo de iluminación del almacén estará en función de la atención visual requerida. Los pasillos de circulación de uso exclusivo en los que no se requiera lectura alguna, tendrán una iluminación mínima de 50 lux. Mientras que cuando se requiera la lectura de texto el nivel mínimo será de 100 lux.

Es conveniente situar los sistemas de iluminación por encima de los pasillos de trabajo de forma que se tenga una iluminación suficiente sobre las zonas de trabajo y se evite el deslumbramiento de los trabajadores así como la aparición de zonas de sombra. Se deben situar estos sistemas de iluminación fuera del alcance de carretillas de manutención y de sus cargas.

Toda instalación de alumbrado rota, sucia, deteriorada o que presente luminarias fundidas será sustituida o reparada.

El almacén estará dotado de un número adecuado de aparatos de alumbrado de emergencia, que permitan la fácil salida al exterior de los trabajadores del almacén en caso de emergencia.



Anexo III.

Lista de chequeo del Real Decreto 1215/1997 por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo.

Fecha de Revisión:	Fecha de Adquisición
Nombre del Equipo	Nº de Serie / Bastidor

Disposiciones	SI	No	Comentarios

	Órganos de Accionamiento	Si	No	
1.1	¿Están claramente visibles e identificados?			
1.2	¿Están indicados con la señalización adecuada?			
1.3	¿Están situados fuera de las zonas peligrosas? (En caso de respuesta negativa, determinar si la situación es necesaria y no ocasiona riesgos adicionales)			
1.4	¿Son seguros frente a una manipulación involuntaria?			
1.5	En caso necesario, ¿el operador del equipo puede cerciorarse desde el puesto de mando principal de la ausencia de personas?			
1.5.1	En caso de que 1.5 sea negativa, ¿dispone de un sistema de aviso acústico o visual?			
1.5.2	En caso de que 1.5 sea negativa, ¿El trabajador afectado dispone de tiempo y medios para sustraerse al peligro por la puesta en marcha o detención de la máquina?			

1.6	¿Los sistemas de mando son seguros? (Deberá haberse tenido en cuenta los posibles fallos, perturbaciones y los requerimientos previsibles.)			
2	Puesta en marcha	Si	No	
2.1	¿La puesta en marcha sólo puede efectuarse mediante una acción voluntaria sobre un órgano de accionamiento?			
2.2	¿Después de una parada la puesta en marcha solo puede efectuarse mediante una acción voluntaria sobre un órgano de accionamiento?			
2.3	¿Para poner en marcha y para introducir una modificación importante de las condiciones de funcionamiento debe efectuarse una acción voluntaria sobre un órgano de accionamiento?			
3	Parada de la máquina	Si	No	
3.1	¿Dispone el equipo de un órgano de accionamiento que permita su parada total en condiciones de seguridad?			
3.2	¿Dispone en cada puesto de trabajo de un órgano de parada que permita, en función de los riesgos, parar totalmente el equipo o una parte de éste?			
3.3	¿La orden de parada del equipo tiene prioridad sobre las de puesta en marcha?			
3.4	¿Una vez obtenida la parada del equipo o de sus elementos peligros, se interrumpe el suministro de energía a los órganos de accionamiento de que se trate?			
3.5	¿Dispone de paro de emergencia? (En el caso de que sea necesario)			
4	Medios de protección	Si	No	
4.1	¿Dispone de medios adecuados de protección contra caída de objetos?			
4.2	¿Dispone de medios adecuados de protección contra proyecciones?			

5	Estabilidad	Si	No	
5.1	¿Están los equipos estabilizados mediante fijaciones o por otros medios? (En caso necesario)			
6	Acceso y permanencia sobre los equipos	Si	No	
6.1	¿En el caso de que deba accederse o permanecer sobre los equipos se dispone de los medios adecuados?			
6.2	¿En el caso de que exista riesgo de caída de altura mayor de dos metros, se dispone de barandillas con una altura mínima de 90 cm. u otros medios equivalentes?			
7	Protección contra elementos móviles	Si	No	
7.1	¿Están equipados con resguardos que impidan el acceso a las zonas peligrosas?			
7.1.1	¿Son de fabricación sólida y resistente?			
7.1.2	¿Su diseño e instalación evita que se produzcan riesgos suplementarios?			
7.1.3	¿Es difícil anularlos o ponerlos fuera de servicios?			
7.1.4	¿Están situados a suficiente distancia de la zona peligrosa?			
7.1.5	¿Limitan solo lo imprescindible o necesario la observación del ciclo de trabajo?			
7.1.6	¿Permiten los resguardos las intervenciones necesarias, incluidas las de mantenimiento, sin que sean desmontados?			
7.2	¿Están equipados con dispositivos que detengan las maniobras peligrosas antes del acceso a las zonas peligrosas?			

7.2.1	¿Son de fabricación sólida y resistente?			
7.2.2	¿Su diseño e instalación evita que se produzcan riesgos suplementarios?			
7.2.3	¿Es difícil anularlos o ponerlos fuera de servicios?			
7.2.4	¿Están situados a suficiente distancia de la zona peligrosa?			
7.2.5	¿Limitan solo lo imprescindible o necesario la observación del ciclo de trabajo?			
7.2.6	¿Permiten los resguardos las intervenciones necesarias, incluidas las de mantenimiento, sin que sean desmontados?			
8	Iluminación de zonas y puntos de trabajo	Si	No	
8.1	¿Están iluminadas las zonas y puntos de trabajo y de mantenimiento en función de las tareas?			
9	Dispositivos de alarma	Si	No	
9.1	¿Los equipos de alarma son perceptibles y comprensibles?			
10	Separación de las fuentes de energía	Si	No	
10.1	¿Dispone de un dispositivo, claramente identificado, para separarlo de sus fuentes de energía?			
11	Advertencias y señalización	Si	No	
11.1	¿Dispone el equipo de las advertencias y señalizaciones indispensables para garantizar la salud y la seguridad de los trabajadores?			

12	Protección contra incendios, calentamientos o emisiones	Si	No	
12.1	¿Es adecuado para proteger a los trabajadores contra el riesgo de incendio?			
12.2	¿Es adecuado para proteger a los trabajadores contra el riesgo de calentamiento del equipo?			
13	Riesgo de electrocución	Si	No	
13.1	¿Es adecuado para proteger contra los riesgos de contacto eléctrico directo e indirecto?			
13.2	¿Las partes eléctricas del equipo se ajustan a la normativa específica correspondiente?			
14	Herramientas manuales	Si	No	
14.1	¿Están construidas con materiales resistentes?			
14.2	¿La unión entre sus elementos es firme?			
14.3	¿Sus mangos y empuñaduras son de dimensiones adecuadas?			
14.4	¿Sus mangos carecen de bordes agudos?			
14.5	¿Las características de los mangos evitan que éstos sean resbaladizos?			

R.D. 1215/97 - ANEXO I – APARTADO 2 - PUNTO 1

DISPOSICIONES MÍNIMAS ADICIONALES

EQUIPOS DE TRABAJO MÓVILES, YA SEAN AUTOMOTORES O NO

	Disposiciones	SI	No	Comentarios
1	Equipos móviles con trabajadores transportados	Si	No	
1.1	¿Están adaptados para reducir los riesgos, entre los cuales se incluirán el contacto con ruedas y orugas y de aprisionamiento por las mismas, durante el desplazamiento?			
1.2	¿Se limita, en las condiciones efectivas de uso, los riesgos provocados por una inclinación o por un vuelco del equipo, mediante cualesquiera de las medidas que figuran en las preguntas 1.2.1 a 1.2.3? (Las estructuras no serán necesarias cuando durante su empleo el equipo se encuentre estabilizado o por su diseño sea imposible el vuelco)			
1.2.1	Estructura de protección que impida que el equipo de trabajo se incline más de un cuarto de vuelta.			
1.2.2	Una estructura que garantice un espacio suficiente alrededor de los trabajadores transportados cuando el equipo pueda inclinarse más de un cuarto de vuelta.			
1.2.3	Cualquier otro dispositivo de alcance equivalente.			
1.3	¿Dispone de un sistema de retención de un trabajador cuando en caso de inclinación o vuelco el trabajador pueda resultar aplastado entre partes del equipo y el suelo?			
1.4	¿Las carretillas elevadoras están acondicionadas o equipadas para limitar los riesgos de vuelco mediante medidas como las que figuran en los puntos 1.4.1 a 1.4.4? (responder a cada una de las medidas)			
1.4.1	Instalación de una cabina para el conductor			
1.4.2	Estructura que impida que la carretilla elevadora vuelque.			
1.4.3	Estructura que garantice que, en caso de vuelco, quede espacio suficiente para los trabajadores entre el suelo y determinadas partes de la carretilla.			

1.4.4	Una estructura que mantenga a los trabajadores sobre el asiento de conducción e impida que queden atrapados por partes de la carretilla.			
2	Riesgos por desplazamiento de los equipos	Si	No	
2.1	¿Dispone de medios para evitar una puesta en marcha no autorizada?			
2.2	¿Dispone de medios adecuados para disminuir las consecuencias en caso de colisión de equipos con movimiento simultáneo que rueden sobre raíles?			
2.3	¿Dispone de un dispositivo de frenado y parada?			
2.4	En la medida que lo exija la seguridad ¿dispone de un dispositivo de frenado y parada de emergencia fácilmente accesible o automático?			
2.5	¿Dispone de dispositivos auxiliares que mejoren la visibilidad cuando el campo directo de visibilidad sea insuficiente?			
2.6	¿Disponen de dispositivos de iluminación para trabajo nocturno o lugares oscuros?			
2.9	Si se manejan a distancia ¿se paran automáticamente al salirse del campo de control?			
2.10	Si se manejan a distancia y si, en condiciones normales de utilización, pueden chocar con trabajadores o aprisionarlos ¿disponen de dispositivos de protección contra esos riesgos?			
2.11	Los equipos que por su movilidad o por la de las cargas puedan suponer un riesgo para los trabajadores situados en sus proximidades ¿están provistos de señalización acústica de advertencia?			
3	Elementos de transmisión de energía	Si	No	
3.1	Cuando el bloqueo de los elementos de transmisión de energía entre un equipo de trabajo móvil y sus accesorios o remolques pueda ocasionar riesgos específicos ¿el equipo está equipado o adaptado de modo que se impida dicho bloqueo?			
3.2	Cuando no se pueda impedir dicho bloqueo ¿se toman las medidas adecuadas para evitar las consecuencias perjudiciales?			
3.3	Cuando exista riesgo que los elementos de transmisión de energía, entre equipos de trabajo móviles, se atasquen o se deterioren por el arrastre por el suelo ¿están previstos medios de fijación?			

RD 1215/97 - ANEXO I – APARTADO 2 - PUNTO 2

DISPOSICIONES MÍNIMAS ADICIONALES

EQUIPOS DE TRABAJO PARA ELEVACIÓN DE CARGAS

	Disposiciones	SI	No	Comentarios
1	Características generales			
1.1	¿Los equipos fijos de elevación de cargas están instalados firmemente?			
1.2	Los equipos, que no son fijos, ¿disponen de elementos o condiciones necesarias para garantizar su solidez y estabilidad durante el empleo?			
1.3	¿Figura una indicación con la carga nominal?			
1.4	En el caso de que sean necesario ¿figura una placa de carga que estipule la carga nominal de cada configuración?			
1.5	¿Los accesorios de elevación están marcados de forma que se puedan identificar las características esenciales para su uso seguro?			
1.6	Cuando el equipo no esté destinado a elevar personas y existe la posibilidad de confusión ¿está claramente señalizada esta circunstancia?			
1.7	Los equipos instalados de forma permanente ¿están instalados de forma que se reduzca el riesgo de que la carga caiga en picado, se suelte o se desvíe involuntariamente de forma peligros o, por cualquier otro motivo, golpee a los trabajadores?			

Anexo IV.

Tiempos de conducción y descansos para conductores de ruta. (Reglamento 561/2006 del Parlamento Europeo).

Todos aquellos conductores de ruta que conduzcan vehículos de más de 3,5 Toneladas deberán respetar las siguientes normas en la conducción.

CONDUCCIÓN DIARIA

El tiempo diario de conducción no será superior a nueve horas. No obstante, el tiempo diario de conducción podrá ampliarse como máximo hasta 10 horas no más de dos veces durante la semana.

CONDUCCIÓN SEMANAL

El tiempo de conducción semanal no superará las 56 horas y no implicará que se exceda el tiempo semanal de trabajo máximo. **El tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas no será superior a 90 horas.**

CONDUCCIÓN CONTINUADA

Tras un periodo de conducción de **cuatro horas y media**, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos **45** minutos. La pausa de **45** minutos se puede sustituir por una pausa de al menos de **15** minutos, seguida de otra pausa de al menos **30** minutos, intercaladas en el periodo de conducción.

DESCANSO DIARIO

Entre dos tiempos de conducción el conductor debe de disfrutar de un descanso de **al menos 11 horas**. Se puede reducir este descanso diario a **9 horas tres veces por semana**. Alternativamente, el periodo de descanso diario se podrá tomar en dos tramos, el primero de ellos de al menos tres horas interrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas.

DESCANSO SEMANAL

El periodo de descanso semanal normal será de **45 horas ininterrumpidas**. El descanso semanal se puede reducir hasta a un mínimo de 24 horas. Pero las horas de descanso perdidas deben compensarse de una sola vez, uniéndolas a un periodo mínimo de descanso de **9 horas**, antes de que termine la tercera semana siguiente. No se pueden tomar dos descansos semanales reducidos consecutivos.

Las empresas de transporte y/o las empresas del sector logístico tienen las siguientes responsabilidades:

PROHIBIDAS LAS PRIMAS POR PRODUCTIVIDAD

Las empresas de transporte no remunerarán a los conductores mediante primas en función de la distancia recorrida o del volumen de las mercancías transportadas.

OBLIGACIÓN DE ORGANIZAR EL TRABAJO DE LOS CONDUCTORES

Las empresas de transporte son responsables de organizar el trabajo de sus conductores, de forma que puedan respetar los tiempos de conducción, pausas y periodos de descanso que establece el Reglamento (CE) nº 561/2006.

OBLIGACIÓN DE REALIZAR CONTROLES

Las empresas de transporte darán instrucciones a sus conductores, y realizarán controles regulares, para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento 561/2006.

RESPONDEN POR LAS INFRACCIONES

Las empresas de transporte tendrán responsabilidad por las infracciones cometidas por sus conductores al Reglamento 561/2006.

RESPONSABILIDAD EN LOS HORARIOS DEL TRANSPORTE

Las empresas de transportes, transitarios, operadores turísticos, contratistas principales, subcontratistas y las agencias de colocación de conductores deberán garantizar que los horarios de transporte acordados respetan el Reglamento 561/2006.

TRANSFERENCIA, CONSERVACIÓN Y ENTREGA DE DATOS

Las empresas de transporte descargarán los datos del tacógrafo digital al menos cada 3 meses. Realizarán una revisión del tacógrafo al menos cada 2 años.

Anexo V.

Normas básicas de actuación ante posibles accidentes derivados de la manipulación de mercancías peligrosas

La manipulación de mercancías peligrosas puede dar lugar a accidentes con consecuencias de distinta índole. La variedad y gravedad de los efectos adversos de estos accidentes dependen del tipo de mercancías que se manipulen y de las condiciones en que se produzca dicho accidente. A continuación se indican algunas medidas básicas de actuación, que se deben de considerar durante la manipulación de mercancías peligrosas. Estas medidas serían de aplicación cuando se produzcan accidentes como: derrames, salpicaduras, inhalaciones inesperadas, etc.

ACTUACIONES A SEGUIR POR LOS EMPRESARIOS

1. Si en la empresa se manipulan mercancías peligrosas con asiduidad, se debe disponer de **duchas de emergencia y lavaojos**.
2. Si en la empresa se manipulan mercancías peligrosas con asiduidad, los trabajadores deberán estar formados sobre el uso, manejo, utilización y actuación en caso de emergencia, de estas mercancías.
3. En el **etiquetado y en la ficha de datos de seguridad** está la información sobre los riesgos que pueden generar los productos químicos que se manipulan, los cuales varían en función de sus características, sus propiedades físico-químicas y su toxicología. Esta información debe ser trasmitida de forma comprensible al trabajador (al menos para aquellos productos químicos que se manipulen asiduamente) para que sea capaz de asimilarla en toda su extensión, así como de identificar los riesgos a través de la correcta interpretación de la etiqueta y de la ficha de datos de seguridad.
4. En función del tipo de accidente que se produzca, **se deberá activar el plan de emergencias**. En dicho plan se asignan funciones y responsabilidades dentro de la plantilla de la empresa, para hacer frente a dicha emergencia.

ACTUACIONES A SEGUIR POR LOS TRABAJADORES

1. En primer lugar se debe considerar que no siempre deberemos actuar de la misma forma. En función de la/s mercancía/s peligrosa/s involucradas se deberá actuar de una forma u otra.
2. Si se activa el plan de emergencia de la empresa, se seguirán las instrucciones dadas por los responsables.
3. Antes de realizar cualquier actuación frente a derrames, salpicaduras o inhalaciones, se debe mirar lo que indica la **Etiqueta y/o la Ficha de Datos de Seguridad** de la mercancía o sustancia involucrada.
4. No verter a la red general de desagües mercancías peligrosas sin tratar previamente. Recoger y almacenar en contenedores habilitados para ello. Estos contenderos deberán ser gestionados por empresas de gestión de residuos.
5. Antes de realizar cualquier actuación frente a derrames de productos líquidos, el trabajador deberá colocarse los EPI´s que sean necesarios (guantes, ropa de protección, protección respiratoria), en función de la peligrosidad de los mismos.
6. Los vertidos de líquidos inflamables deben absorberse con carbón activo u otros absorbentes específicos que se pueden encontrar comercializados. **No emplear nunca serrín, a causa de su inflamabilidad**.

7. Los vertidos de otros líquidos no inflamables, ni tóxicos, ni corrosivos se pueden absorber con serrín.
8. Los vertidos de ácidos deben absorberse con la máxima rapidez. Para su neutralización lo mejor es emplear los neutralizadores que se hallan comercializados. Si el producto derramado es un sólido, se deberá confinar en un recipiente específico para ello.

A continuación se incluyen los modelos de etiquetas para reconocer mercancías peligrosas, según las disposiciones del ADR **(Acuerdo europeo sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera)**.

PELIGRO DE CLASE 1
Materias y objetos explosivos



(Nº 1)
Divisiones 1.1, 1.2 y 1.3
Signo convencional (bomba explosionando): negro sobre fondo naranja; cifra "1" en la esquina inferior





(Nº 1.4) **División 1.4**

(Nº 1.5) **División 1.5**

(Nº 1.6) **División 1.6**

Cifras negras sobre fondo naranja. Deberán medir unos 30 mm de altura y 5 mm de espesor (para una etiqueta de 100 mm x 100 mm); cifra 1 en la esquina inferior.

****Indicación de la división – se dejará en blanco si las propiedades explosivas constituyen el riesgo subsidiario.**
***Indicación del grupo de compatibilidad –se dejará en blanco si las propiedades explosivas constituyen el riesgo subsidiario.**

PELIGRO DE CLASE 2
Gases



Nº 2.1
Gases Infamables
Signo Convencional (llama): negro o blanco (salvo según 5.2.2.2.1.6 c) sobre fondo rojo; cifra "2" en la esquina inferior.

Nº 2.2
Gases Infamables, no tóxicos
Signo Convencional (botella de gas): negro o blanco sobre fondo verde cifra "2" en la esquina inferior.



Nº 2.3
Gases Tóxicos
Signo Convencional (calavera sobre dos tibias): negro sobre fondo blanco; cifra "2" en la esquina inferior.

PELIGRO DE CLASE 3
Líquidos inflamables







Nº 3
Signo convencional (llama): negro o blanco sobre fondo rojo; cifra "3" en la esquina inferior.

PELIGRO DE CLASE 4.1
Materias sólidad inflamables, materias autorreactivas y materias explosivas desensibilizadas



(Nº 4.1)
Signo convencional (llama): negro sobre fondo blanco, con siete barras verticales rojas; cifra "4" en la esquina inferior.

PELIGRO DE CLASE 4.2
Materias espontáneamente inflamables



(Nº 4.2)
Signo convencional (llama): negro sobre fondo blanco, (itad superior) y rojo (mitad inferior); cifra "4" en la esquina inferior.

PELIGRO DE CLASE 4.3
Materias que al contacto con el agua, desprenden gases inflamables




(Nº 4.3)
Signo convencional (llama): negro o blanco sobre fondo azul; cifra "4" en la esquina inferior.

PELIGRO DE CLASE 5.1
Materias comburentes



(Nº 5.1)
Signo convencional (llama por encima de un círculo): negro sobre fondo amarillo; cifra "5.1" en la esquina inferior

PELIGRO DE CLASE 5.2
Peróxidos orgánicos



(Nº 5.2)
Signo convencional (llama): negra o blanca; fondo: mitad superior roja y mitad inferior amarilla cifra "5.2" en la esquina inferior

PELIGRO DE CLASE 6.1
Materias tóxicas



(Nº 6.1)
Signo convencional (calavera sobre dos tibias): negro sobre fondo blanco; cifra "6" en la esquina inferior.

PELIGRO DE CLASE 6.2
Materias infecciosas



(Nº 6.2)
La mitad inferior de la etiqueta puede llevar las menciones: "MATERIAS INFECCIOSAS" y "EN CASO DE DESPERFECTO O FUGA, AVISAR INMEDIATAMENTE A LAS AUTORIDADES SANITARIAS"
Signo convencional (tres lunas crecientes sobre un circulo) y menciones, negras sobre fondo blanco; cifra "6" en la esquina inferior.

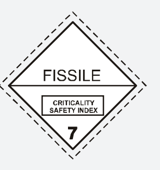
PELIGRO DE CLASE 7
Materias radiactivas



(Nº 7A)
Categoría I – Blanca
Signo convencional (trébol): negro sobre fondo blanco;
Texto (obligatorio): en negro en la mitad inferior de la etiqueta:
"RADIOACTIVE"
"CONTENTS……"
"ACTIVITY……."
La palabra "RADIOACTIVE" deberá ir seguida de una barra vertical roja; cifra "7" en la esquina inferior.



(Nº 7B) Categoría II-Amarilla — (Nº 7C) Categoría III-Amarilla
Signo convencional (trébol): negro sobre fondo amarillo con reborde blanco(mitad superior) y blanco (mitad inferior);
Texto (obligatorio): en negro en la mitad inferior de la etiqueta:
"RADIOACTIVE"
"CONTENTS……"
"ACTIVITY……"
En un recuadro de borde negro: "TRANSPORT INDEX"
La palabra "RADIOACTIVE" deberá ir seguida de dos barras verticales rojas;
La palabra "RADIOACTIVE" deberá ir seguida de tres barras verticales rojas;
cifra "7" en la esquina inferior.



(Nº 7E)
Materias fisionables de la clase 7
fondo blanco;
Texto (obligatorio): en negro en la parte superior de la etiqueta: "FISSILE"
En un recuadro negro en la parte inferior de la etiqueta: "CRITICALITY SAFETY INDEX";
cifra "7" en la esquina inferior.

PELIGRO DE CLASE 8
Materias corrosivas



(Nº 8)

Signo convencional (líquidos vertidos de dos tubos de ensayo de vidrio sobre una mano y un metal): negro sobre fondo blanco (mitad superior); y negro con reborde blanco (mitad inferior); cifra "8" en blanco en la esquina inferior.

PELIGRO DE CLASE 9
Materias y objetos peligrosos diversos



(Nº 9)

Signo convencional (siete líneas verticales en la mitad superior): negro sobre fondo blanco; cifra "9" subrayada en la esquina inferior.

Anexo VI.

Documentos sobre Coordinación de Actividades Empresariales.

Documentación que las empresas logísticas deben **solicitar** a subcontratas y trabajadores autónomos, para dar cumplimiento al artículo 24 de la Ley 31/95 y al Real Decreto 171/2004 sobre Coordinación de Actividades Empresariales.

- Evaluación inicial de riesgos y planificación de la actividad preventiva de aquellos puestos de trabajo, que vayan a desarrollan su actividad en la instalaciones de las empresa.
- Relación de trabajadores que van a realizar tareas en las instalaciones de la empresa.
- Certificados de formación en prevención de riesgos laborales de los trabajadores que van a realizar tareas en las instalaciones de la empresa, emitidos por una entidad acreditada.
- FICHA DE COORDIACION DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES, en la que se incluirá información sobre los RIESGOS EVALUADOS Y LAS MEDIDAS PREVENTIVAS PLANIFICADAS DE LA ACTIVIDAD CONTRATADA.
- Copia de los reconocimientos médicos (certificado de aptitud) del personal que va a trabajar en las instalaciones.
- Acuses de recibo de entrega de información, sobre los riesgos y medidas preventivas generales de la subcontrata.
- Modalidad de organización de la prevención.
- Relación de sustancias químicas. (En el caso de que se utilicen).
- Relación de equipos de trabajo. (En el caso de que se utilicen).
- Relación de Equipos de Protección Individual que se van a emplear.
- Información de altas y bajas en plantilla.

Documentación que las empresas logísticas deben **entregar** a subcontratas y trabajadores autónomos, para dar cumplimiento al artículo 24 de la Ley 31/95 y al Real Decreto 171/2004 sobre Coordinación de Actividades Empresariales.

- Información sobre los riesgos que los trabajadores de subcontratas/transportistas autónomos se pueden encontrar en las instalaciones.
- Las medidas preventivas dirigidas a minimizar o eliminar estos riesgos.
- Las medidas de emergencia que se deben aplicar en su caso.

Este proyecto ha sido ejecutado por el equipo técnico de SGS TECNOS. Departamento de Desarrollo de Proyectos e Innovación. Madrid. Diciembre 2007